IX kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 10)**

z dnia 11 lutego 2020 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 10)

11 lutego 2020 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Marka Sawickiego (PSL-Kukiz15)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat polityki rządu w stosunku do sektora stoczniowego w latach 2016–2019 (z uwzględnieniem wysokości i efektywności udzielonej pomocy publicznej oraz wyników finansowych stoczni zależnych od Skarbu Państwa w tym okresie oraz w roku 2015),

– informację na temat bieżącej sytuacji i planów działania spółki ST3 Offshore sp. z o.o.,

– informację na temat bieżącej sytuacji Stoczni Gdańsk SA,

– sprawy różne.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marek Gróbarczyk** minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej wraz ze współpracownikami, **Zbigniew Gryglas** podsekretarz stanu w Ministerstwie Aktywów Państwowych wraz ze współpracownikami, **Paweł Szrot** zastępca szefa Kancelarii Prezesa Rady Ministrów wraz ze współpracownikami, **Marcin Milewicz** dyrektor Biura Poprawy Efektywności i **Jakub Lechowicz** dyrektor Biura Prawnego Agencji Rozwoju Przemysłu SA wraz ze współpracownikami, **Maciej Brzosko** główny specjalista kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Rafał Zahorski** pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, **Tadeusz Hatalski** członek Narodowej Rady Rozwoju przy Prezydencie RP, członek rady nadzorczej Stoczni Remontowej „Nauta” SA, **Marek Opowicz** prezes zarządu Stoczni Szczecińskiej sp. z o.o., **Krzysztof Zaremba** prezes zarządu Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” SA, **Wojciech Peret** prezes zarządu Stoczni Gdańsk SA wraz ze współpracownikami, **Cezary Krasodomski** wiceprezes p.o. prezesa zarządu ST3 Offshore sp. z o.o., **Ryszard Haczek** członek zarządu MS TFI SA, **Jacek Dubiński** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków, **Mirosław Piórek** przewodniczący Sekcji Krajowej Przemysłu Okrętowego NSZZ „Solidarność” wraz ze współpracownikami, **Marek Witbrot** członek Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, zastępca przewodniczącego Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność” Morskich Służb i Przedsiębiorstw Ratowniczych, **Aleksander Hinc** sekretarz Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność” Morskich Służb i Przedsiębiorstw Ratowniczych, **Włodzimierz Wiśniewski** przewodniczący Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” SA, **Sławomir Bała** przewodniczący Międzyzakładowego Związku Zawodowego Pracowników Grupy Stoczni Gdańsk SA, **Edmund Ruszkowski** przewodniczący Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność” Stoczni Remontowej „Nauta” SA wraz ze współpracownikami, **Mirosław Kamieński** przewodniczący Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność” w Stoczni Marynarki Wojennej w Gdyni, **Marian Jeziorski** przewodniczący Wolnego Związku Zawodowego Pracowników Gospodarki Morskiej w Stoczni Remontowej „Nauta” SA.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska**, **Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Proszę o zajmowanie miejsc. Jeżeli na sali są jeszcze członkowie prezydium Komisji, zapraszam za stół prezydialny. Jeżeli nie, to otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Serdecznie witam państwa posłów, pana ministra, zaproszonych gości. Stwierdzam kworum. W porządku dziennym posiedzenia mamy trzy punkty. Punkt pierwszy to rozpatrzenie informacji na temat polityki rządu w stosunku do sektora stoczniowego w latach 2016–2019. W tym punkcie bardzo proszę o informację pana ministra Gróbarczyka. Czy może pan minister kogoś wyznacza?

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Nie. Może w trakcie wyznaczę.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dobrze. Proszę bardzo.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, od momentu powstania Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej temat przemysłu stoczniowego – czy szerzej przemysłu okrętowego – był priorytetowy w zakresie utworzenia ministerstwa. Historia aktywów stoczniowych jest bardzo bogata i związana z wieloma perturbacjami w tym zakresie. Nie będziemy tutaj wracać do historii, natomiast ostatnie cztery lata miały kluczowe znaczenie pod kątem konsolidacji branży, a przede wszystkim przekazania jurysdykcji w zakresie zarządzania aktywami poprzez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

W ramach naszego programu, w ramach priorytetów, które sobie wyznaczyliśmy w obszarze funkcjonowania ministerstwa, pierwszy, podstawowy, najistotniejszy naszym zdaniem dla branży morskiej jest przemysł okrętowy wraz z całym obszarem komplementarnym, który daje podstawy oraz tworzy koło zamachowe, jeżeli chodzi o pozostałe obszary branży, nie mówiąc już o gospodarce krajowej. W związku z tym podjęto wiele działań w zakresie konsolidacji branży, w których efekcie pierwsze obszary przemysłu stoczniowego trafiły pod jurysdykcję ministerstwa. Są to aktywa stoczniowe w postaci Stoczni Szczecińskiej oraz Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia". W toku zeszłej kadencji, w toku prac w zakresie konsolidacji ustaliliśmy dalszy proces przejmowania, przekazywania, wykupu bądź innych form przejścia aktywów do Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Oczywiście nowa sytuacja w postaci pojawienia się Ministerstwa Aktywów Państwowych jednoznacznie określiła w ustawie zakres przekazywanych aktywów. Usadowienie tego w obszarze Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej nastąpi w okresie przyjęcia ustawy – w zasadzie już się to dzieje – po przeprowadzeniu całego procesu integracyjnego. To à propos całej strategii, koncepcji funkcjonowania i znaczenia tego przemysłu dla naszego rządu. Jeszcze raz powtarzam, że przemysł ten jest priorytetowy, a jeżeli chodzi o nasz obszar funkcjonowania, dla nas jest najważniejszy.

Programy, które mają aktywizować przemysł stoczniowy, były przygotowane przede wszystkim w oparciu o rynek zamówień, a więc program rozwoju przemysłu był przygotowany w oparciu o budowę nowych jednostek przede wszystkim dla polskich armatorów, konkretnie w oparciu o budowę promów dla naszych armatorów funkcjonujących na obszarze Morza Bałtyckiego. Oczywiście projekt jest cały czas kontynuowany. Obecnie przyjął inną formę w zakresie połączenia dwóch armatorów w obszarze inwestycyjnym. Powstanie spółki specjalnego przeznaczenia, która będzie kontraktowała promy dla obydwu armatorów, w zasadzie dobiegło końca. Obecnie cały czas trwają prace w zakresie pozyskania projektu, który będzie odpowiadał obydwu armatorom. Wynika to z prostych zależności. Projekt, który miał być realizowany przez konsorcjum, nie zostanie wykonany w terminie, nie rokuje, jeżeli chodzi o odpowiednie umowy w zakresie wykonania. W związku z tym rozwiązanie przyjęte przez armatorów dotyczy projektu, który jest zakupywany w firmie projektowej. Prom będzie jednaki z konkurencyjnymi promami, które również są zamawiane i które będą pływać po Morzu Bałtyckim.

Jeżeli chodzi o sytuację w polskich stoczniach, pod kątem prawnym jesteśmy odpowiedzialni za dwa aktywa, które znajdują się w Szczecinie i w Świnoujściu. Jeżeli chodzi o odpowiedzialność polityczną, jesteśmy zobligowani do utrzymania i funkcjonowania całego przemysłu stoczniowego. W najgorszej sytuacji znajduje się Stocznia Remontowa „Nauta". Myślę, że w trakcie dzisiejszego spotkania zostanie to szczegółowo omówione przez zarząd lub Ministerstwo Aktywów Państwowych, jeżeli chodzi o program restrukturyzacyjny, który jest przyjęty, jak też cały program dalszego funkcjonowania Stoczni Remontowej „Nauta", ponieważ dla nas niezwykle istotne jest to, żeby stocznia ta w dalszym ciągu funkcjonowała i produkowała. W ogóle nie ma innej opcji, jeżeli chodzi o dalsze funkcjonowanie stoczni.

Oczywiście dodatkowy temat stanowi ST3, które nie miało się zajmować i nie zajmowało się produkcją stoczniową, jednak znajduje się w kompleksie stoczniowym sztucznie wydzielonym z wyspy, generalnie wchodzi w skład Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia". ST3 znajduje się chyba w najgorszej sytuacji w wyniku wycofania się poprzednich inwestorów. Przede wszystkim nieodpowiadający zapotrzebowaniu na produkcję charakter czy wyposażenie ST3 obecnie nakazuje przekwalifikowanie, jeżeli chodzi o funkcjonowanie. Będziemy gotowi już w czwartek. Chciałbym zapowiedzieć konferencję, która odbędzie się w ST3 w zakresie naszej strategii co do przyszłości przedsiębiorstwa, aczkolwiek jest to o tyle trudne, że zobowiązania ciążące na przedsiębiorstwie, niestety, wymagają bardzo drastycznych działań. W zasadzie już się to dzieje. Jest pan prezes. Myślę, że w związku z tym sytuacja zostanie omówiona.

Chciałbym już dzisiaj zapewnić wszystkich pracowników, że wszyscy dostaną – czy w zasadzie już dostali – propozycje pracy w Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia bądź w Stoczni Szczecińskiej. Jest to o tyle dobra sytuacja, że dzisiaj tym wszystkim, którzy będą chcieli ją podjąć, możemy zagwarantować pracę. Mam nadzieję, że w tym zakresie, w zakresie zatrudnienia wypowie się również pan prezes Zaremba, który jest tutaj obecny.

Natomiast kompleksowe rozwiązanie, które jeszcze nie jest ukończone, ale które będziemy mieli gotowe do czwartku, przedstawimy w ST3. Wszystkich państwa na to zapraszam. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Mam pytanie do członków Komisji, ponieważ pan minister częściowo wszedł już w drugi punkt, a jest tutaj pan minister Gryglas z Ministerstwa Aktywów Państwowych. Może niech ministrowie przedstawią, zreferują wszystkie trzy punkty, a później połączymy dyskusję. Czy jest na to zgoda? Jest zgoda, nie ma sprzeciwu? Wobec tego bardzo proszę pana ministra Zbigniewa Gryglasa o informację dotyczącą ST3 Offshore.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Aktywów Państwowych Zbigniew Gryglas:

Panie przewodniczący, państwo posłowie, pan minister wprowadził już w temat dotyczący złożonej sytuacji w spółce ST3. Chciałbym powiedzieć, że tak naprawdę istnieją trzy powody złożonej, trudnej obecnej sytuacji tego podmiotu. Pierwszy tkwi w momencie powstania spółki, u zarania jej dziejów. Były to niedawne lata, gdyż były to lata 2013–2015, kiedy spółka powstawała. Był to podmiot, który był od początku, od nowa projektowany jako ten, który miał produkować fundamenty morskich farm wiatrowych, także dla planowanych wkrótce polskich konstrukcji. Projekt inwestycyjny był obliczony na kwotę 54 000 tys. euro, a skończył się ponaddwukrotnie wyższą kwotą 113 000 tys. euro. Już od początku kwota inwestycji była bardzo przewymiarowana.

Druga bardziej istotna kwestia, która miała niewątpliwy wpływ na brak powodzenia przedsięwzięcia, to to, że kontrolę nad podmiotem oddano inwestorowi zagranicznemu. 80% kontroli nad podmiotem oddano inwestorowi zagranicznemu, i to pomimo tego, proszę państwa, że w projekt zostały zaangażowane środki Unii Europejskiej, a także środki publiczne, środki budżetowe Rzeczypospolitej.

Już pierwszy kontrakt, który spółka zawarła z jednym z partnerów zagranicznych, spowodował straty rzędu 10 000 tys. euro. Później w toku działalności straty te były bardzo trudne do odrobienia. Proszę państwa, spółka w tak złożonej sytuacji podjęła próbę zawarcia układu, dokładnie poprzez przyspieszone postępowanie restruktury-

zacyjne. Postępowanie to z założenia miało trwać kilka miesięcy, a – proszę państwa – trwa do dzisiaj, nie zostało zakończone. Dopiero za kilka dni, 25 lutego, planowane jest posiedzenie sądu, który podejmie ostateczną decyzję co do umorzenia postępowania, a de facto zakończenia postępowania bądź nie. Na dzisiaj nie znamy decyzji sądu.

Myślę, że nie muszę państwu tłumaczyć, zwłaszcza tym z państwa, którzy kiedykolwiek prowadzili działalność gospodarczą, jak funkcjonuje się w trakcie procesu restrukturyzacji, w zawieszeniu. Wtedy wszelkie kontrakty są bardzo trudne do zawarcia. Jeżeli są, to na bardzo złożonych, złych warunkach. Jest to trudny okres funkcjonowania.

Pomimo tego w tym czasie doszło do zmiany struktury akcjonariatu; kontrolę nad spółką przejął podmiot krajowy. Podmiot ten miał jednak wiele ograniczeń, żeby móc inwestować, rozwijać działalność spółki. W ostatnim momencie powstała szansa na uratowanie firmy. Agencja Rozwoju Przemysłu złożyła ofertę zakupu przedsiębiorstwa bądź akcji firmy, ale, niestety, oferta ta nie została przyjęta przez sąd. Dodatkowo test prywatnego inwestora, który w takich przypadkach musi być przeprowadzany, niestety, się nie powiódł. Wyniki testu były negatywne. W związku z tym Agencja Rozwoju Przemysłu została zmuszona do wycofania się z tej działalności.

Trzeci powód, o którym mówił już pan minister, to powód technologiczny. Zmiany na rynku dotyczącym morskich farm wiatrowych, zmiany technologiczne spowodowały, że firma dzisiaj nie dysponuje takim parkiem maszynowym, który będzie w stanie wykonywać bardzo wielkie konstrukcje fundamentowe, które w przyszłości zdominują rynek morskiej energetyki wiatrowej. Muszą państwo wiedzieć, że konstrukcje przyszłości są olbrzymimi konstrukcjami. Moce wiatraków morskich, turbin morskich, które na początku sięgały co najwyżej 1 MW, dzisiaj sięgają już 12 MW. Przyrost mocy, a przez to i wielkości urządzeń jest gigantyczny. Dzisiaj fabryka wymaga kilkudziesięciu milionów inwestycji, żeby sprostać nowym wymogom technologicznym, żeby móc dostarczać nowy sprzęt.

Proszę państwa, jaka jest przyszłość firmy? Oczywiście, jak powiedział pan minister, nie rezygnujemy z szansy, jaką jest polonizacja procesu budowy morskich farm wiatrowych na Bałtyku. Chcemy doprowadzić do sytuacji, w której majątek przynajmniej będzie mógł być wydzierżawiony przez firmy państwowe, tak by móc kontynuować działalność, a docelowo żeby stał się własnością Skarbu Państwa, żeby można było świadczyć usługi, żeby można było produkować elementy do morskich farm.

Oczywiście proces restrukturyzacji czy też upadłości, ponieważ taki wniosek też został złożony przez zarząd, jest pod całkowitą kontrolą sądu. Od decyzji sądu będą zależały dalsze kroki, w tym także wybór konkretnej ścieżki postępowania w tym zakresie.

Jeżeli pan przewodniczący, państwo życzycie sobie, możemy przedstawić szczegółowy harmonogram zdarzeń, które miały miejsce w okresie, o którym mówiłem, ale pozostawiam to do decyzji pana przewodniczącego. Na tę chwilę chciałbym przekazać tyle informacji.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo. Czy w sprawie punktu trzeciego, czyli bieżącej sytuacji Stoczni Gdańsk ktoś z rządu albo zarządu chciałby jeszcze coś uzupełnić?

Zastępca szefa Kancelarii Prezesa Rady Ministrów Paweł Szrot:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, Paweł Szrot, zastępca szefa Kancelarii Prezesa Rady Ministrów. Jestem gotów do przedstawienia zwięzłej informacji.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Proszę bardzo.

Zastępca szefa KPRM Paweł Szrot:

Po zakończeniu chciałbym prosić w części mnie osobiście dotyczącej o udzielenie przez pana przewodniczącego głosu panu prezesowi Peretowi, prezesowi Stoczni Gdańskiej, który przedstawiłby wszystkie szczegóły. Gdybym mógł uzyskać akceptację dla takiego rozwiązania, byłbym wdzięczny.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Proszę bardzo.

Zastępca szefa KPRM Paweł Szrot:

Wysoka Komisjo, panie i panowie posłowie, w ramach sektora stoczniowego w aktywach Agencji Rozwoju Przemysłu SA kluczowe są dwie spółki: Stocznia Gdańsk SA i GSG Towers sp. z o.o. Jeżeli chodzi o stan na 2015 r., Agencja Rozwoju Przemysłu posiadała prawie 19% akcji Stoczni Gdańsk oraz 50% udziałów GSG Towers. Pozostała część – przypominam, że chodzi o 2015 r. – należała do prywatnego inwestora ukraińskiego Gdańsk Shipyard Group sp. z o.o.

W 2017 r. Agencja Rozwoju Przemysłu rozpoczęła prace koncepcyjne związane z ustaleniem strategii dalszego zaangażowania w Stocznię Gdańsk i GSG Towers. Efektem tych działań jest tzw. projekt Bałtyk. Ma on na celu aktywację przemysłu stoczniowego w Polsce. Celem powołanego zespołu zadaniowego było między innymi przygotowanie koncepcji aktywizacji przemysłu stoczniowego, ocena sytuacji ekonomiczno-finansowej spółek Stocznia Gdańsk i GSG Towers oraz analiza ewentualnych wariantów postępowania w związku z dotychczasowym zaangażowaniem Agencji Rozwoju Przemysłu w oba podmioty.

W ramach prac przygotowawczych opracowano kilka scenariuszy dalszego postępowania. Rozpoczęto negocjacje z dotychczasowym właścicielem dotyczące ustalenia zasad wspólnego zaangażowania bądź wykupu akcji i udziałów w obu spółkach. Rozpoczęto proces *due diligence* i wyceny spółek. W efekcie tych procesów 16 października 2017 r. zawarto porozumienie intencyjne, w którym strony przedstawiły wspólne stanowisko w sprawie chęci zawarcia transakcji. 28 listopada 2017 r. na mocy zawartego porozumienia do procesu został włączony podmiot z grupy kapitałowej Agencji Rozwoju Przemysłu SPV Operator sp. z o.o., któremu powierzono prawa i obowiązki wynikające z porozumienia intencyjnego, w tym przygotowanie i opracowanie kompleksowego procesu realizacji transakcji wraz z jej finalizacją. Jednocześnie Agencja Rozwoju Przemysłu zadeklarowała gotowość dostarczenia spółce SPV Operator kapitału do realizacji transakcji na warunkach komercyjnych.

W celu realizacji porozumienia spółka SPV Operator podjęła kroki polegające na pozyskaniu ekspertów. Na podstawie wyników prac ekspertów został przygotowany wstępny bilans dla projektu Bałtyk oraz została sporządzona wycena spółek. W wyniku analiz zleconych w ramach tego postępowania zostały opracowane założenia biznesowe, zgodnie z którymi planowana nowa działalność stoczniowa będzie prowadzona przez spółkę córkę SPV Operator pod nazwą Baltic Operator sp. z o.o. w oparciu o aktywa Stoczni Gdańsk i GSG Towers. Dodatkowo przyjęto wieloletni plan inwestycji w nowe aktywa trwałe i kapitał obrotowy netto z uwzględnieniem rekomendowanej struktury finansowania spółek.

Na bazie efektów prac przedstawionych przez wspólnych doradców nastąpiła kalkulacja ceny. 19 lipca 2018 r. doszło do podpisania wynegocjowanych dokumentów dotyczących transakcji nabycia. Agencja Rozwoju Przemysłu poprzez spółkę zależną SPV Operator odkupiła od ukraińskiego właściciela 81,05% akcji Stoczni Gdańsk oraz 50% udziałów GSG Towers, stając się stuprocentowym właścicielem spółek.

Sytuacja finansowa i operacyjna spółek w momencie zakupu była bardzo trudna, głównie ze względu na niemal pusty portfel zamówień, braki kompetencyjne załogi przy jednoczesnym przeroście zatrudnienia, znaczące zadłużenie spółek i problemy płynnościowe. W związku z niesatysfakcjonującą sytuacją finansową spółek w momencie zakupu oraz niskim portfelem zamówień i kontraktów produkcja w drugiej połowie 2018 r. uległa zmniejszeniu, a przychody wynikały głównie z nisko marżowych kontraktów na podwykonawstwo. Pogłębiające się straty wpłynęły z kolei na utratę wiarygodności na rynku finansowym, co w następstwie uniemożliwiło pozyskiwanie gwarancji i poręczeń pod zawierane kontrakty. Wszystkie te okoliczności uniemożliwiły uzyskanie zaplanowanego poziomu przychodów w 2018 r.

8 kwietnia 2019 r. zostały podpisane umowy dzierżawy przedsiębiorstw pomiędzy Baltic Operator, czyli spółką córką SPV Operator a Stocznią Gdańsk i GSG Towers. Spółka Baltic Operator pozyskała finansowanie poprzez dokapitalizowanie od SPV Operator na kwotę zapotrzebowania na kapitał obrotowy oraz nakłady inwestycyjne przewi-

dziane na 2019 r. W sierpniu 2019 r. umowa dzierżawy została rozszerzona na wcześniej wyłączoną część GSG Towers związaną z produkcją wież wiatrowych.

W roku 2019 nastąpiła również pełna operacjonalizacja Baltic Operator na bazie dzierżawy przedsiębiorstw Stocznia Gdańsk i GSG Towers. Spółka Baltic Operator stała się aktualnie jedynym kontraktującym podmiotem, jak również jednostką realizującą nowy plan inwestycyjny w oparciu o aktywa i know-how dzierżawionych przedsiębiorstw.

W roku minionym, czyli roku 2019, transformacja spółek koncentrowała się na budowaniu portfela zamówień oraz poprawie efektywności ich realizacji. Znacząco rozszerzył się zakres działalności spółek, a łączna sprzedaż w 2019 r. zwiększyła się ponaddwukrotnie względem roku 2018. W roku 2018 Stocznia Gdańsk i GSG Towers świadczyły głównie usługi w ramach podwykonawstwa dla polskich stoczni. Obecnie wśród klientów Baltic Operator znajdują się najwięksi gracze na rynku okrętownictwa, m.in. Chantiers de l'Atlantique, Meyer, Ulstein, energetyki wiatrowej, jak GE, Siemens, oraz infrastruktury, jak Kone Cranes, AKER. Portfel zamówień sukcesywnie się zwiększa, a część realizowanych obecnie kontraktów ma charakter długofalowy.

Z uwagi na powiększającą się skalę produkcji nastąpił wzrost liczby pracowników. Jednocześnie sukcesywnie budowane są kompetencje w zakresie realizacji coraz bardziej złożonych projektów, jak również trwają prace nad poprawą efektywności.

Jeżeli chodzi o wyniki finansowe Stoczni Gdańsk w latach 2015–2019, chciałbym przypomnieć, że zgodnie z informacjami, jakie uzyskałem, wyniki finansowe za 2019 r. w formie kompleksowej będą dostępne w czerwcu. W tym momencie jeszcze nie mamy konkretnych informacji. Wracając do 2015 r., Stocznia Gdańsk osiągnęła wówczas przychody ze sprzedaży na poziomie 49 000 tys. zł. Zysk netto wynosił wtedy 62 000 tys. zł. Zysk ten wynikał z jednorazowej transakcji.

W latach 2016–2017 nastąpiło niestety pogorszenie wyników. Przychody ze sprzedaży utrzymywały się na zbliżonym poziomie i wynosiły około 36 000 tys. zł w roku 2016 i właściwie tylko o 10 tys. zł mniej w roku 2017. Spółka zakończyła rok 2016 ze stratą 11 000 tys. zł, a rok 2017 ze stratą 17 000 tys. zł. W roku 2018 odnotowała stratę netto na poziomie 20 000 tys. zł przy osiągnięciu przychodów w wysokości 32 000 tys. zł.

Spółka GSG Towers osiągnęła przychody ze sprzedaży w wysokości 115 000 tys. zł w 2015 r. Rok ten zakończyła stratą w wysokości 1135 tys. zł. W latach 2016–2017 przychody ze sprzedaży wyniosły kolejno 140 000 tys. zł i 128 000 tys. zł. Przypominam tylko, że chodzi o spółkę GSG Towers. W 2016 r. spółka osiągnęła zysk netto w wysokości 934 tys. zł, natomiast w 2017 r. poniosła stratę na poziomie 83 000 tys. zł. W 2018 r. przychody spółki kształtowały się na poziomie 40 000 tys. zł, a strata na poziomie 68 000 tys. zł.

Panie przewodniczący, teraz chciałbym prosić o przekazanie głosu panu prezesowi.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Proszę bardzo.

Prezes zarządu Stoczni Gdańsk SA Wojciech Peret:

Wojciech Peret. Szanowna Komisjo, szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, pozwolę sobie troszkę uzupełnić informacje, rys historyczny, ale od momentu przejęcia przez Agencję Rozwoju Przemysłu i rozpoczęcia procesu restrukturyzacji. Dla przypomnienia, dwie spółki – Stocznia Gdańsk i GSG Towers – funkcjonowały zupełnie oddzielnie. Spółka GSG Towers w tamtym czasie tak naprawdę była spółką kontraktującą głównie wieże, a spółka Stocznia Gdańsk w znacznym stopniu świadczyła usługi podwykonawstwa, ale również w zakresie utrzymania ruchu i wewnętrznej współpracy z GSG Towers.

Po przejęciu spółek – a muszą państwo wiedzieć, że w trzech spółkach: Baltic Operator, GSG Towers i Stoczni Gdańsk od samego początku był ten sam zarząd, była unia personalna – napotkaliśmy wyzwania, które podzieliłbym na dwa rodzaje. Od początku staraliśmy się adresować je jako wyzwania wewnętrzne i wyzwania zewnętrzne. Wyzwania zewnętrzne były związane z pozyskiwaniem nowych klientów, których zarówno GSG Towers, jak też Stocznia Gdańsk miały bardzo ograniczoną liczbę. Dla przypomnienia powiem, że przez ostatnich kilka lat jedynym klientem GSG Towers był Vestas, który

praktycznie zarządzał organizacją GSG Towers, począwszy od planowania, przygotowania produkcji, technologii. A zatem utrata kluczowych kompetencji w zakresie funkcjonowania organizacji przemysłowej następowała przez wiele lat. Jednym z wyzwań było pozyskanie nowych klientów, co szczególnie w przypadku nowego podmiotu, jakim był Baltic Operator, stanowiło dodatkowe wyzwanie.

Innymi wyzwaniami oczywiście były wyzwania związane z dynamiką wzrostu, która z mojej perspektywy jest dosyć duża. Za chwilkę powiem więcej o dynamice wzrostu. Jeżeli chodzi o pozyskanie partnerów finansujących, nie tylko Agencja Rozwoju Przemysłu była podmiotem, który dokapitalizował spółkę. Mamy już pewne sukcesy, mamy kilka podmiotów, które poręczają, udzielają gwarancji czy finansują kapitał obrotowy. Świadczy to o tym, że spółka idzie w dobrym kierunku.

Oczywiście było wiele wyzwań wewnętrznych, począwszy od czysto mentalnych – dotyczących funkcjonowania dwóch spółek na jednym terenie, kompletnie różnie zarządzanych, z kompletnie różnymi wyzwaniami pracowniczymi – po odbudowę kompetencji. Tutaj w szczególności mam na myśli kompetencje handlowe i kompetencje technologiczne, które są absolutnie kluczowe dla rozwoju, jak również to, co jest najistotniejsze, czyli kompetencje efektywnościowe. Dla zobrazowania, ostatni kwartał 2018 r. to ponad sześćset osób w dwóch spółkach, praktycznie pusta hala.

Dzisiaj możemy się pochwalić ponaddwuipółkrotnym wzrostem przychodów w roku 2019. Jak powiedział pan minister, nie możemy jeszcze ujawniać tych wyników z uwagi na to, że są niezaudytowane. Przyszły rok to czterokrotny wzrost w stosunku do roku 2018 wartości sprzedaży oraz znaczący nabór zakontraktowanych zamówień. Można powiedzieć, że na drugie półrocze praktycznie nie przyjmujemy już zamówień. Przez pryzmat liczb – 2018 r. to 700 tys. godzin roboczych, a przyszły rok to 1200 tys. godzin roboczych.

Oczywiście, jak wspomniałem, pracujemy nad efektywnością, co jest kluczowe dla uzyskania rentowności firmy. Nie chcę posługiwać się wartościami bezwzględnymi, ale po to, żeby uzmysłowić państwu efektywność oraz pracę, którą wykonaliśmy, powiem, że na początku roku 2018, kiedy przyszedłem do firmy, efektywność była na poziomie czterdziestu kilku procent. Znaczy to, że przez ponad 60% czasu pracownicy nie byli wykorzystywani do realizacji projektów. Dzisiaj – muszę przyznać, że jest to *plateau* z ostatnich kilku miesięcy – dochodzimy już do efektywności na poziomie 90%. Jest to znacząca poprawa funkcjonowania spółki.

Nie wiem, czy mogę, ale myślę, że nie jest tajemnicą, że bardzo mocno współpracujemy z nowym podmiotem, który został przejęty przez Agencję Rozwoju Przemysłu. Jest to Energomontaż-Północ. Widzimy tutaj bardzo duże możliwości współpracy, szczególnie w zakresie offshore'u. Nasze kompetencje technologiczne w zakresie offshore'u oceniłbym znacząco niżej niż kompetencje Energomontażu-Północ. Bardziej skupiamy się na okrętownictwie. Wykorzystanie wiedzy, doświadczenia, ale również twardych faktów, jak certyfikaty, normy spawalnicze, które wspólnie będziemy wykorzystywali do naboru kontraktów – jakość i certyfikaty są kluczowe do naboru zamówień w segmencie offshore'u, który jest zdecydowanie bardziej marżowym projektem – plus nasza infrastruktura i wspólna realizacja projektów, co de facto już się dzieje, stanowią też dobry prognostyk, żeby mieć iskierkę nadziei, że projekt pod tytułem Baltic Operator zakończy się sukcesem na przestrzeni trzech, czterech lat, co i właściciel, i my przyjęliśmy sobie za cel. Dziękuję bardzo.

Zastępca szefa KPRM Paweł Szrot:

Panie przewodniczący, jak widać również z wypowiedzi pana prezesa, działania naprawcze rządu doprowadziły do znaczącej poprawy trudnej sytuacji Stoczni Gdańsk. Oczywiście przed nami jest jeszcze wiele zadań i działań, ale kontynuacja tej misji przez zarząd w perspektywie trzech, czterech lat, o której mówił pan prezes, powinna doprowadzić do uzyskania pełnej rentowności i zasadniczej poprawy w stosunku do 2015 r. Bardzo dziękuję i proszę o przyjęcie wyjaśnień.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję. Jeszcze pan minister Gróbarczyk prosił o głos. Proszę bardzo.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Ostatnim aktywem, które pozostaje w obszarze przemysłu stoczniowego, jest oczywiście Stocznia Marynarki Wojennej, która wchodzi w trudny okres w wyniku zmniejszonych zamówień przede wszystkim w zakresie budowy nowych jednostek dla Marynarki Wojennej. Musi sobie poradzić w zakresie zbudowania portfela zamówień na rynku armatorskim. Bezwzględnie łączymy współpracę Stoczni Marynarki Wojennej ze Stocznią Remontową Nauta, które w przyszłości powinny stanowić konsorcjalne – jeśli nie własnościowe – wspólne rozwiązanie w zakresie kontraktowania przede wszystkim budowy nowych jednostek. Jeżeli będzie potrzebne więcej informacji na temat Stoczni Marynarki Wojennej, myślę, że pan prezes takich udzieli.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo panom ministrom, panu prezesowi. Otwieram dyskusję. Najpierw proszę o zabranie głosu zaproszonych gości, jeżeli mają ochotę w tej części. Jeżeli nie, to przejdziemy do dyskusji poselskiej. Bardzo proszę, pan. Proszę się przedstawiać.

Przewodniczący Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" Stoczni Remontowej „Nauta" SA Edmund Ruszkowski:

Dzień dobry. Moje nazwisko Edmund Ruszkowski. Jestem przewodniczącym „Solidarności" w Stoczni Remontowej „Nauta".

Pięknie się tutaj mówi o historii z lat 2016–2019. Jest mi przykro z tego powodu, że muszę tutaj wystąpić, ale powiem tak. Pan minister Gróbarczyk powiedział, że najgorszą stocznią w zasobach państwowych jest Stocznia Remontowa „Nauta". Chciałbym przywołać trochę historii z 2016 r. Diagnozę państwo macie. W materiale jest napisane, co trzeba zrobić w Stoczni Remontowej „Nauta". Jednak diagnoza powinna być postawiona cztery lata temu, a nie dzisiaj. Dzisiaj jest naprawdę ostatni dzwonek, żeby postawić diagnozę.

Powiem tak. Na dzień dzisiejszy nasz właściciel miał dok SD I. Wydzierżawialiśmy to od właściciela. Naszym bezpośrednim właścicielem jest MARS. W grudniu dowiedzieliśmy się, że MARS sprzedaje dok Agencji Rozwoju Przemysłu. Jesteśmy w trudnej sytuacji. Uważaliśmy, że MARS powinien nas dokapitalizować dokiem. W materiale jest napisane, że stocznię trzeba dokapitalizować.

Tereny Stoczni Gdańsk – mamy tam swoje tereny przez nadzór właścicielski nad spółką Synergia. Też nam strzelono w kolano z prostej przyczyny. Jest nadzór konserwatora zabytków nad tymi terenami. Uwiązano nam ręce, żebyśmy to sprzedali. W tym roku z dniem 31 stycznia zakończyliśmy tam działalność. Działalność ta była bardzo nierentowna. Dlatego to zrobiliśmy. Już w 2016 r. monitowaliśmy wszędzie, gdzie było można, żeby wygaszać tę działalność. Dopiero po dwóch latach, po czterech latach ktoś wymyślił, że jednak trzeba to wygasić. Przez cztery lata cały czas były straty na działalności na nowych budowach.

Jako stocznia chcemy się rozwijać. Mamy swoją szkołę… przepraszam, nie szkołę. Mamy dwie dedykowane klasy. W tym roku mamy już absolwentów z tych klas.

Z materiałów szczegółowo wynika, że przez cztery lata nikt w niczym Stoczni Remontowej „Nauta" nie pomógł. Dostaliśmy tylko 25 tys. zł, ale wychodziło to z podatków, z niczego więcej. Widzimy, że inne firmy, inne stocznie dostały bardzo wysoką pomoc. Dzisiaj mówi się nam, że Stocznia Remontowa „Nauta" to najgorszy zakład stoczniowy w Polsce. Cztery lata temu jako państwowa stocznia byliśmy perełką. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo. Zgłaszał się pan ze środkowego stołu. Bardzo proszę.

Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego do spraw gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Rafał Zahorski:

Rafał Zahorski. Pełnomocnik marszałka województwa zachodniopomorskiego. Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, panowie ministrowie, szanowni goście, chciałbym uzupełnić informacje, jeżeli chodzi o firmę ST3. Panu ministrowi Gryglasowi chciałbym powiedzieć, że w momencie, kiedy spółka ST3 Offshore była otwierana, kiedy

fabryka była budowana, mówiliśmy o firmie Bilfinger Mars Offshore. Udziały MARSA wynosiły 37%, udziały Bilfingera wynosiły 62,5%. Przypominam, że MARS miał prawo pierwokupu.

Jeżeli chodzi o nierentowność produkcji, powiem tak. Faktycznie fabryka dopiero startowała. W takiej branży pierwszy kontrakt zawsze jest na minus, jest to standardowa sprawa na całym świecie, dlatego że jest to branża nietypowa. Tutaj pracownicy, kadra inżynierska naprawdę muszą się wyszkolić, potrzebny jest efekt doświadczenia, efekt skali. Niestety, jest to długi proces, więc pierwszy kontrakt zawsze jest ze stratą. Przypomnę, że fabryka Bilfinger Mars Offshore była pierwszą w Polsce fabryką z branży offshore, do tej pory takiej nie było.

Jeżeli chodzi o tzw. narodowość firmy, to w Polsce nie ma żadnej firmy, która specjalizuje się w dużej, typowej produkcji offshore'owej. Była to pierwsza innowacyjna firma i dlatego wszyscy bardzo się cieszyliśmy, że do Polski wchodzi trzecia noga branży stoczniowej obok branży budowlanej i remontowej.

Następna sprawa. Prawdziwe problemy firmy zaczęły się wtedy, kiedy Bilfinger w styczniu chciał się wycofać w ogóle z branży offshore i wystąpił do MARSA, że chce sprzedać swoje udziały do funduszu VTC. MARS miał prawo pierwokupu. Przez osiem miesięcy fundusz blokował możliwość sprzedaży udziałów. W końcu Bilfinger zdenerwował się i zagroził zgłoszenie do upadłości. Wyciągnął wszystkie pieniądze z kont spółki. Dopiero wtedy MARS zgodził się na sprzedaż. Osiem miesięcy spółka była topiona z naszej strony, ze strony MARSA. Tak to wyglądało, takie są fakty.

Kolejna sprawa. Spółka była zostawiona z jednym kontraktem z Dong Energy i z drugim kontraktem z GeoSea. Miała dwa kontrakty, więc spokojnie można było prowadzić działalność. Proszę nie zapominać o jednym fakcie. W październiku 2017 r. spółka złożyła wniosek o upadłość. Był to pierwszy wniosek o upadłość. Kolejna rzecz. Z uwagi na postępowanie odnośnie do gwarancji bankowych spółka dostała połowę kwoty gwarancji i zarówno GeoSea, jak i Dong Energy dostali połowę kwoty gwarancji. Na tej podstawie można było kontynuować produkcję w firmie. Takie są fakty, jeżeli chodzi o ST3.

Chciałbym zaapelować do wszystkich, którzy tutaj siedzą, żeby nie kombinować z fabryką, nie zmieniać jej profilu produkcji. Jedyną możliwością, proszę państwa, żeby firma mogła kontynuować działalność offshore'ową jest sprzedaż zagranicznemu podmiotowi z branży offshore. Takich podmiotów w Europie jest raptem pięć. Jeżeli to zrobimy, będziemy mogli kontynuować działalność offshore'ową, na której skorzysta cała branża stoczniowa. Ani nie da się tam zrobić zielonej stoczni, ani nie da się budować kadłubów.

Ostatnia rzecz, jeżeli chodzi o stocznie. Powiem, że nieprawdą jest, że stocznia ma niewystarczający park maszynowy, żeby robić dzisiejszy offsore. Przypomnę państwu, że posiada najwyższą w Europie suwnicę bramową o największym udźwigu 1400 ton. Skoro w innych miejscach w Europie można robić offshore, to tak samo można tutaj.

Takie są fakty odnośnie do tej fabryki. Sądzę, że możemy śmiało powiedzieć, że jest to nasza wina, że branża nie kontynuuje swojej działalności w fabryce ST3 Offshore. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo. Zgłaszał się pan po prawej stronie. Bardzo proszę.

Członek prezydium Sekcji Krajowej Przemysłu Okrętowego NSZZ „Solidarność" Roman Drywa:

Roman Drywa, Stocznia Remontowa „Nauta", Sekcja Krajowa Przemysłu Okrętowego. Chciałbym wrócić do Stoczni Remontowej „Nauta". Historia jest długa, ale nie będę jej długo opowiadał, postaram się skrócić. Zacznę od końca. Efekt jest taki, że na dziś Stocznia Remontowa „Nauta" tylko częściowo wypłaciła wynagrodzenia. Wynika to z zaszłości, zaczynając od zakupu terenów po Stoczni Gdynia w momencie, kiedy wycofał się inwestor katarski. Były zwiększone nakłady na przystosowanie terenów, później nastąpiło podarowanie nam Synergii przez Agencję Rozwoju Przemysłu. Na zakup terenów Stoczni Gdynia wyemitowaliśmy obligacje o wartości 120 000 tys. zł. Agencja Rozwoju Przemysłu wzięła z tego tytułu około 50 000–60 000 tys. zł jako odsetki. Stocznia wła-

ściwie nie miała z tego nic. Podarowana Synergia wiązała się z otwarciem budów, które w latach 2013–2019 wygenerowały nam ponad 100 000 tys. zł straty. Taki kierunek został obrany w roku 2012, roku 2013. Mówiono nam: „musicie budować, żeby budować referencje pod budowę okrętów wojennych". Wszystkie straty to zaszłości, które kumulują się w czasie. Do tej pory czyścimy sprawy związane ze starymi nakładami związanymi z nowymi budowami.

Ze stroną rządową rozmawiamy od pół roku. W roku 2016 rzeczywiście mocno apelowaliśmy, żeby zakończyć generującą straty działalność na terenach Synergii, Stoczni Gdańsk. Decyzję podjęto dopiero w roku 2018. W styczniu 2020 r. ostatecznie rozwiązaliśmy problem, który nas zżerał. Trzeba to powiedzieć z całą stanowczością. Działalność w obszarze remontowym i wojskowym jest rentowna. Straty wygenerowane na nowych budowach nie zostały pokryte przez tę działalność. Zrobiliśmy analogię, badanie roku 2019, co by było, gdybyśmy nie mieli nowych budów. Proszę państwa, Stocznia Remontowa „Nauta" jest zdolna do długotrwałej rentownej działalności. Gdyby nie było zaszłości i strat, wynik wyniósłby 7000 tys. zł na plusie. Pomoc jest potrzebna pilnie. Skoro już w całości nie wypłaca się wynagrodzeń, to znaczy, że jest to ostatnia minuta na to, żeby podejmować decyzje dotyczące ratowania stoczni. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo. Zapraszam do dyskusji panów posłów. Zgłosił się pan przewodniczący Marchewka. Później będzie pan poseł Aziewicz. Proszę bardzo.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, przed chwilą zostało poruszonych kilka bardzo ważnych tematów. W sumie na każdy z nich moglibyśmy długo rozmawiać. Dlatego pozwolę sobie odnieść się do najważniejszych wątków, które zostały przedstawione w dyskusji. Zgodnie z tym, co jest w porządku obrad, zacznę od pierwszego punktu, czyli od polityki rządu w stosunku do sektora stoczniowego w latach 2016–2019.

Osobiście mam wrażenie, że polityka rządu to w dużej mierze polityka ściemy. Zapowiada się wielkie działania, programy typu Batory, a spektakularnych efektów kompletnie nie widać. Odnosząc się do materiału, który został przygotowany przez ministerstwo, do najważniejszych sukcesów i działań podjętych przez ministerstwo zalicza się wprowadzenie ustawy stoczniowej, tej o aktywizacji przemysłu stoczniowego, która miała na celu wsparcie przedsiębiorstw, które budują statki czy konstrukcje związane z ich budową, elementy kadłubów. Generalnie trzeba powiedzieć, że efekty są zerowe.

Aby nie być posądzonym o rzucanie danych z kapelusza, przytoczę najnowszy „Rocznik Statystyczny Gospodarki Morskiej", który przedstawia dane m.in. za lata 2017–2018. Przypomnę tylko, że ustawa stoczniowa weszła w życie w styczniu 2017 r. Można powiedzieć, że pierwsze efekty pewnie powinny być widoczne przynajmniej w 2018 r. Przytoczę kilka cytatów: „W 2018 r. w polskich stoczniach zbudowano sześć statków, tj. mniej o 50% w porównaniu z 2017 r. i o 75% w odniesieniu do 2010 r. Całkowita pojemność brutto statków, których produkcję sfinalizowano w 2018 r., wyniosła 11,4 tys. i była mniejsza o 83,6% niż w 2017 r. oraz o 70,4% w porównaniu z 2010 r.". Jeszcze taki ciekawy cytat: „Miernikiem produktywności stoczni jest skompensowana pojemność rejestrowa brutto zbudowanych jednostek". W 2018 r. wyniosła ona 27,4 tys. i była o 70,9% mniejsza od uzyskanej w 2017 r. i o 69,6% mniejsza niż w 2010 r.".

Są to rzeczywiste efekty funkcjonowania ustawy stoczniowej. Efektów kompletnie nie widać. Jest kompletny brak i – moim zdaniem – nie ma się czym chwalić. Jest to wręcz najlepsza ocena tego, w jaki sposób funkcjonuje polityka polskiego rządu na rzecz sektora stoczniowego.

Druga kwestia dotyczy promu Batory. Rozmawiamy o tym już od kilku lat na posiedzeniach naszej Komisji. Panie ministrze, wielokrotnie nas pan zapewniał, przedstawiając kolejne daty rozpoczęcia budowy promu czy zamawiania części do budowy promu… Chyba w maju 2018 r., jeżeli dobrze pamiętam, deklarował pan, że będą zamawiane pierwsze elementy, pierwsze materiały do budowy promu. W Szczecinie wśród przedstawicieli branży stoczniowej funkcjonował żart, że jak pytali, czy wszyscy wiedzą,

co to będą za materiały, odpowiadano, że będą to materiały biurowe. Jak widać, chyba były to materiały biurowe, dlatego że dalej nie ma żadnych efektów budowy promu. Stępka, która została hucznie postawiona w spektakularny sposób, stoi w stoczni, nie dzieje się tam zupełnie nic. Dalej nie ma projektu promu, nie wiadomo, ile to będzie kosztować, nie wiadomo, kto to zbuduje. Armatorzy polscy, według informacji, które dostajemy, proszą o zgodę na ewentualny zakup używanej jednostki czy też zakup promu za granicą.

Dlaczego jest to takie istotne? Dlatego że jeden z największych konkurentów na Bałtyku, firma Unity Line, już buduje swoje promy w Chinach. Pewnie proces ten skończy się w 2023 r. Jest zasadnicze pytanie, gdzie obudzą się polscy armatorzy za dwa lata, w jakim miejscu będziemy, czy nie zostaniemy z nieprzystosowanymi, niekonkurencyjnymi jednostkami, dlatego że straciliśmy kilka kolejnych lat na mityczne opowieści o budowie promu, czy też rzeczywiście będą jakieś efekty. Jest to moja pierwsza refleksja i pytanie do pana ministra. Panie ministrze, jak idzie budowa promu? Takie proste pytanie.

Druga kwestia, którą chciałbym poruszyć, dotyczy sytuacji przedsiębiorstwa ST3 Offshore. Chciałbym odnieść się do tego, co powiedział pan minister Gryglas. Panie ministrze, rozmawialiśmy o tym prawie miesiąc temu. Nie wiem, czy miał pan okazję dowiedzieć się trochę więcej o tej sprawie. Z pana ust nadal usłyszeliśmy ogólniki, które praktycznie nie dają odpowiedzi na żadne pytanie co dalej, a są to fundamentalne sprawy dla załogi, dla kilkuset pracowników, którzy tam pracują, dla przyszłości firmy, która rzeczywiście była symbolem, jest symbolem nowoczesnego przemysłu na Pomorzu Zachodnim.

Chciałbym zadać kilka pytań, ale też odnieść się do niektórych spraw. Po pierwsze, pracownicy dalej nie wiedzą, jaka będzie ich przyszłość. Nie było pieniędzy na wypłaty za styczeń. Nie było gwarancji na spłatę zadłużenia wobec wierzycieli. Generalnie sytuacja wygląda tak, że firma stoi nad przepaścią. Wydaje się, że polski rząd, który nadzoruje fundusz posiadający większość udziałów w spółce, nie ma żadnego pomysłu, żadnego planu. Po prostu zero konkretów, jeżeli chodzi o propozycje wyjścia z tej trudnej sytuacji. Przypomnę tylko, że to właśnie rząd w 2017 r. podjął suwerenną decyzję o tym, żeby przejąć udziały w spółce od prywatnego inwestora. Zasadnicze pytanie, panie ministrze, jest takie: na jakiej podstawie w ogóle dokonano analizy przed podjęciem decyzji o zakupie większościowego pakietu udziałów w spółce, skoro, jak pan mówi, sytuacja była trudna? Zresztą pan Rafał Zahorski w sposób bardzo rzetelny przedstawił sytuację, przedstawił to, z czego wynika problem.

Generalnie w ostatnich miesiącach mieliśmy do czynienia z wieloma niezrozumiałymi dla wielu osób decyzjami, między innymi decyzją dotyczącą włączenia się w cały proces Agencji Rozwoju Przemysłu, co nastąpiło już prawie dziewięć miesięcy temu. Praktycznie od tamtego czasu… Przypomnę, że działo się to tuż przed wyborami. Dziwnym trafem przed wyborami zapewniano o wsparciu dla przedsiębiorstwa, mówiono o podjęciu działań, które pozwolą firmie prosperować. Okazało się, że zaraz po wyborach, na początku roku, pracownicy zastali zupełnie odwrotną sytuację, kiedy powołano się na testy prywatnego inwestora i wycofano depozyt, który zresztą miał także dawać gwarancję spłaty zadłużenia wobec wierzycieli. Zadłużenie zostało zmniejszone z 50 000 tys. zł, jeżeli dobrze pamiętam, do 37 000 tys. zł.

Jeżeli chodzi o przyszłość pracowników, została przedstawiona informacja, że pracownicy dostali propozycję zatrudnienia w Morskiej Stoczni Remontowej Gryfia lub Stoczni Szczecińskiej. Przypomnę, że teraz jest zatrudnionych około trzystu osób. Według informacji, które posiadam bezpośrednio od załogi, w tamtym tygodniu przedstawiciele Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” zaproponowali, byli na terenie ST3… Pewne propozycje zostały złożone dla około dwudziestu osób, a pracuje tam ponad trzysta osób. Była propozycja przejścia do Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia” dla dwudziestu osób. Według mojej informacji nikt tej propozycji nie przyjął ze względu na, po pierwsze, dużo niższe zarobki, a po drugie – dużo gorsze warunki pracy. Chciałbym wobec tego usłyszeć odpowiedź na pytanie, ile osób przyjęło propozycje, o których państwo mówicie. Według informacji, które dochodzą do nas bezpośrednio z załogi, propozycje te nie spotkały się z żadnym zainteresowaniem pracowników.

W związku z tym stawiam kilka pytań. Pana ministra Gryglasa chciałbym poprosić o odpowiedź na nie. Po pierwsze – jaka była gospodarcza przyczyna podniesienia kapitału spółki ST3 i przejęcia większościowego udziału, czyli udziału wynoszącego 80%, przez MARS FIZ? Było to w październiku 2017 r. Interesuje mnie, kto i w jaki sposób analizował sytuację gospodarczą spółki w tym momencie i kto podjął decyzję o zainwestowaniu tak dużych pieniędzy.

Po drugie – dlaczego, panie ministrze, spółka zaczęła zaciągać pożyczki od grudnia 2018 r. do września 2019 r., czyli przez okres dziewięciu miesięcy, w kwocie ponad 38 000 tys. zł? Oprócz tego, że spółka była winna 50 000 tys. zł wierzycielom, to jeszcze w okresie ostatniego roku zaciągnęła kolejne zobowiązania w kwocie 40 000 tys. zł, jeżeli dobrze pamiętam, między innymi od MARS TFI. Dzisiaj zobowiązania wynoszą w sumie pewnie około 100 000 tys. zł, jeżeli są to wszystkie zobowiązania, o których wiemy. Podejrzewam, że na światło dzienne wyjdzie jeszcze kilka informacji, o których nie wiemy. Sytuacja firmy jest zatem bardzo krytyczna.

Trzecie pytanie – czy obecni właściciele widzą jakąkolwiek szansę na spłatę zadłużenia wobec wierzycieli spółki? Jeżeli tak, to kiedy ma to nastąpić? Mówiąc o wierzycielach, mam na myśli przede wszystkim te firmy, które kooperowały z ST3. Jest to wiele prywatnych, lokalnych przedsiębiorstw, które popadły w bardzo duże tarapaty, problemy finansowe. Przez to, że nie mogą odzyskać swoich pieniędzy, a muszą płacić podatki, są niestety w bardzo trudnej sytuacji, co zresztą było powiedziane przez pełnomocników tych przedsiębiorstw na posiedzeniu zachodniopomorskiego zespołu parlamentarnego, kiedy rozmawialiśmy na ten temat. A więc jest to problem nie tylko ST3. Jeżeli rzeczywiście będzie tak, że firmy te nie odzyskają swoich pieniędzy, to upadek ST3, ogłoszenie upadłości firmy może doprowadzić do tego, że kolejne kostki domina w postaci lokalnych firm po prostu runą, a tego wszyscy chcielibyśmy uniknąć. Bardzo proszę o odpowiedź na to pytanie.

Ostatnie pytanie kieruję do pana ministra Gróbarczyka. Panie ministrze, bardzo proszę, żeby zdradził pan kilka informacji na temat tego, co zamierza pan przedstawić w tej sprawie. Jeżeli słyszymy, że wszyscy pracownicy dostali propozycję przejścia, to znaczy, że firma nie będzie już funkcjonowała w tej formie. Teraz jest zasadnicze pytanie, czy będzie konieczność zwrotu 120 000 tys. zł ze środków unijnych, które firma otrzymała na budowę swojego zakładu. Jeżeli się okaże, że trzeba będzie zwracać pieniądze unijne, do tego spłacić wierzycieli, do tego jeszcze spłacić dług, który w ostatnim roku wyniósł pewnie ponad 40 000 tys. zł, to powiedzenie, że sytuacja jest beznadziejna, jest bardzo dyplomatycznym określeniem.

Panie ministrze, bardzo proszę zatem o odpowiedź na pytanie, jaki jest plan dalszego funkcjonowania i włączenia spółki w działania całego sektora, który pan nadzoruje jako minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, włączenia ST3 w te procesy. Wiemy, że dzisiaj podlega to innemu ministrowi. W jaki sposób ma to wyglądać? Nie wiem… czy ma to być wyjęcie majątku państwowego spod nadzoru Ministra Aktywów Państwowych i przekazanie go do Funduszu Rozwoju Spółek? Jak pan to widzi? Z przedstawionych informacji można wywnioskować, że funkcjonowanie przedsiębiorstwa w tej formie jest praktycznie zakończone, co nie jest dobrym sygnałem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Aziewicz. Następnie pani poseł Gosek-Popiołek.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, to nasze pierwsze w tej kadencji posiedzenie poświęcone sektorowi stoczniowemu. Jak większość tutaj obecnych wie, ponieważ spotykamy się od wielu lat, dyskutując na temat problemów, które, jak widzimy, ciągle nie są rozwiązane, wielokrotnie na posiedzeniach Komisji wyrażałem niepokój o przyszłość sektora stoczniowego. Nawet formułując wniosek o odwołanie pana ministra, przedstawiłem tezę, że tzw. odbudowa przemysłu stoczniowego skończyła się wielkim fiaskiem. Dzisiaj, po ponad czterech latach tego procesu, widać to w całej nagości. Jaki koń jest, każdy widzi. Przeglądając materiały, na dobrą sprawę widzimy, że prawie wszystkie państwowe stocznie mają gorsze wyniki, niż miały w momencie, kiedy proces został rozpoczęty.

Kiedyś pozwoliłem sobie zarzucić panu ministrowi, że na posiedzenia sejmowej Komisji przedstawia materiały, które obrażają inteligencję czytelników. Widzę pewien progres. W materiałach są już jakieś liczby. Kiedyś pan minister pozwalał sobie przedstawiać informacje, które nie zawierały wiedzy o wynikach finansowych stoczni. Pamiętam to, ponieważ pytałem np. o sytuację Stoczni Remontowej „Nauta" w czasie, kiedy prezesem był jeszcze pan o nazwisku identycznym jak nazwisko jednego z posłów Prawa i Sprawiedliwości. Pytałem o wyniki stoczni, ponieważ było widać, że będzie z nią kłopot. Prosiłem o interwencję w czasie, kiedy wydawało się, że czasu mamy trochę więcej. Wtedy okazało się, że wyniki są wielką tajemnicą. Komisji sejmowej nie przedstawiono wyników, zasłaniając się do końca nie wiem czym. Prawo się nie zmieniło, a wyniki w jakiejś ułomnej formie, ale jednak są. Doceniam to, panowie ministrowie. Jest to jakiś krok do przodu.

Nie wiem, wątpliwości mam sporo. Przejrzałem – staram się odrabiać lekcje – przeczytałem materiał, który został przedstawiony, szczególnie rozdział pod tytułem „Efekty prowadzonej polityki", gdzie pan minister pokazuje nam, jak wzrosło zatrudnienie w sektorze stoczniowym, jak wzrosła liczba spółek. Jeżeli już chcemy analitycznie podchodzić do tego rodzaju wyzwań, chętnie zobaczyłbym dane, ale w podziale na sektor zależny od Skarbu Państwa i sektor prywatny. Jeżeli rzeczywiście w sektorze prywatnym dzieje się dobrze, powstają nowe spółki, rośnie zatrudnienie, a w przypadku sektora państwowego wszystkie wyniki lecą na pysk – nie boję się użyć takiego kolokwializmu – to znaczy, że jest jakiś materiał do przemyślenia, panie ministrze. Trzeba się zastanowić nad narzędziami. Uprawia pan jakąś politykę lub mówi pan o jakiejś polityce. Znamy się od dawna. Mogę przedstawić cały katalog – pan poseł Marchewka też o tym wspominał – pańskich obietnic. Po pięciu latach chyba wypada powiedzieć: sprawdzam, gdzie jesteśmy, w jakim miejscu się znaleźliśmy.

Pamiętam posiedzenie, które odbyło się w końcu kadencji, bodajże na mój wniosek, kiedy także prosiłem o informacje o wszystkich spółkach. Pamiętam, że co prawda ułomne, ale były jakieś tam informacje o wszystkich spółkach poza Stocznią Gdańską – oczywiście poza spółkami, które potocznie nazywa się Stocznią Gdańską. Dopytywaliśmy się. Jako przedstawiciele polskiego podatnika chyba mamy prawo poznać całą historię transakcji, transakcji największej prywatyzacji realizowanej w latach 2005–2007 na Pomorzu, wielkiej nadziei budowanej w oparciu o inwestora ukraińskiego. Spisane są czyny i rozmowy, to wszystko można znaleźć. Potem był ciąg dalszy, który doprowadził do tego, że stocznia w tej chwili została znacjonalizowana czy spolonizowana, możemy się bawić słowami, ale treść jest, jaka jest.

Pytaliśmy o wyniki. W tej chwili pokazujecie wyniki. Nie jest to sukces. Nie jest to sukces, natomiast ciągle nie ma informacji. Słuchałem uważnie, gdyż jeden z panów ministrów dokładnie odczytał to, co państwo wysłaliście nam wcześniej. Kiedy doszliśmy do części, w której jest mowa o transakcji, czekałem na wątek, kiedy wreszcie powiecie miastu i światu za ile. W międzyczasie poklikałem sobie troszeczkę po Internecie. Informacja ta jest publiczna. Jest dostępna na portalu jednej z gazet. Natomiast posłowie z branżowej komisji nie mogą uzyskać takiej informacji. Pewnie jest to kolejna tajemnica państwowa. Cena, za jaką została kupiona Stocznia Gdańsk – bardzo proszę o pełną i oficjalną informację w tej materii.

Sytuacja finansowa firmy Baltic Operator, która jest furtką finansową, jeżeli chodzi o spółki po byłej Stoczni Gdańsk. Wieść gminna niesie, że wyniki tej spółki – też najdelikatniej rzecz biorąc – nie są budujące. Chciałbym to usłyszeć od pana ministra. Jesteśmy posłami, naszą pracą jest wykonywanie nadzoru właścicielskiego, państwa obowiązkiem jest poinformowanie, jakie były przychody, jaka jest EBITDA, jakie są koszty.

Jeżeli chodzi o Stocznię Remontową „Nauta", dużo się nią zajmowałem. Stocznią Wojenną też. Pamiętam, że kiedyś pani premier Szydło ogłosiła miastu i światu, że uratowała Stocznię Wojenną, kupując ją od syndyka. Przyglądam się wynikom, patrzę, jak wygląda to ratowanie. Nie tak dawno dziennikarzy zbulwersowała informacja o tym, że stocznia w sierpniu udała się na urlop. Tak uratowana stocznia wygląda. Teraz słyszę, że brakuje zleceń z Ministerstwa Obrony Narodowej.

Jeżeli jest myślenie, żeby robić coś razem ze Stocznią Remontową „Nauta", to nie jest złe myślenie. Myślenie takie było nam bliskie jeszcze w 2008 r., o ile dobrze pamiętam.

Pamiętam też, że w tej sali pytałem ówczesnego prezesa, pana Konefała, czy rozważane są takie warianty. Zrozumiałem – jest to moja swobodna interpretacja, gdyż informacje, jakie przekazuje rząd, są wybitnie niejasne – że jesteśmy ograniczeni trybem, w oparciu o który stocznia została kupiona od syndyka, a – jak rozumiem – została kupiona w oparciu o środki, które nie podlegają… wiążą się z wyłączeniami dotyczącymi zakazu pomocy publicznej. Byłby kłopot, gdyby stocznia zajmowała się produkcją cywilną na otwartym rynku, działalnością cywilną na otwartym rynku, ponieważ remonty także wchodzą w rachubę. Nie wiem, czy jest to prawda, ale chciałbym, żeby ktoś kompetentny do tego się odniósł.

Poza tym słyszę dużo niepokojących informacji na temat sposobu dystrybucji zleceń, których zleceniodawcą jest Ministerstwo Obrony Narodowej. Proszę potwierdzić albo zaprzeczyć, że jest to prawda, że zlecenia te przechodzą przez Polską Grupę Zbrojeniową, która zabiera sobie z tego tytułu jakąś marżę. Czy to prawda, że jeżeli płyną takie zlecenia, to – jak rozumiem – tutaj nie działa ustawa o zamówieniach publicznych, są tutaj wyłączenia spod ogólnych reguł? Ponoć kiedyś dobrym obyczajem było wysyłanie zapytań ofertowych do innych stoczni chociażby po to, żeby porównać oferty, żeby można było obiektywnie ocenić koszty. Podobno już się tego nie praktykuje.

O Stoczni Remontowej „Nauta" mówiłem wielokrotnie. Mam wrażenie, że nie lubicie Stoczni Remontowej „Nauta". Wydaje mi się, że to, że stocznia ta będzie potrzebowała pomocy, było widać gołym okiem już cztery lata temu. Mówiłem o tym i przy okazji nowego zarządu, i w sytuacji, kiedy przewrócił się dok remontowy razem ze statkiem. Wielokrotnie o tym rozmawialiśmy. Mam wrażenie, że spadała zasłona milczenia, pojawiały się jakieś ogólniki i zamykano dyskusję. Chciałbym konkretnie się dowiedzieć, co dalej ze Stocznią Remontową „Nauta". Jak zamierzacie tę stocznię uratować? Pan minister powiedział, że chce to uczynić. Pytamy o harmonogram, konkretnie o A, B, C, D. Co konkretnie chcecie zrobić? Jak to ma wyglądać? Na czym ma polegać program restrukturyzacji?

Mam za sobą dosyć smutne doświadczenia, gdyż w trakcie dyskusji nad exposé premiera Morawieckiego pozwoliłem sobie zapytać o sytuację Stoczni Remontowej „Nauta". Powiem szczerze, że odpowiedź obrażała inteligencję. Mam to na piśmie, mogę pokazać każdemu, kto interesuje się tą materią. Jest tam napisane, że stocznia realizuje program naprawczy, jest nazwa tego programu. Praktycznie tak wygląda odpowiedź. Był jeszcze problem kompetencji ministrów. Pan premier przekazał to do ministra obrony narodowej. Minister obrony narodowej powiedział, że to właściwie nie on. Teraz jest to minister aktywów państwowych. Minister aktywów państwowych w ogóle nie wiedział, że ktoś zadaje takie pytanie. Organizatorem odpowiedzi na moje pytanie był pan minister Dworczyk. Tak wygląda dyskusja z rządem na temat sektora stoczniowego.

Panie ministrze, szczerze mówiąc, nawet nie wiem, o co zapytać, dlatego że właściwie wszystko zostało powiedziane w tamtej kadencji. Pan w dalszym ciągu w dobrym samopoczuciu zapowiada kolejne konferencje prasowe, natomiast sektor stoczniowy pada. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo panu posłowi. Pani poseł Gosek-Popiołek, następnie pan poseł Wieczorek.

Poseł Daria Gosek-Popiolek (Lewica):

Panie przewodniczący, Szanowna Komisjo, mam kilka konkretnych pytań. Wobec tego poproszę o odpowiedź na piśmie. Myślę, że tak będzie nam najlepiej procedować moje pytania.

Zaczynam. Zgodnie ze sprawozdaniem zarządu spółki Stoczni Remontowej „Nauta", dostępnym w Krajowym Rejestrze Sądowym, w roku obrotowym 2018 kluczowym założeniem na rok 2019 była sprzedaż majątku będącego własnością spółki Synergia 99. Środki ze sprzedaży miały pozwolić na spłatę zobowiązań finansowych i na oddłużenie stoczni. Zgodnie z tym, co powiedział tutaj pan z „Solidarności", działalność stoczni na tym terenie została ostatecznie zakończona dopiero w roku 2020. Z drugiej strony wiemy, że obecnie trwa procedura dotycząca wpisu do rejestru zabytków, wobec czego nie doszło do sprzedaży w 2019 r. W tym momencie wiemy, że nie zostało to sprzedane. W dodatku

Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego planuje, żeby tereny postoczniowe, tereny po Stoczni Gdańskiej, których częścią jest teren należący do Stoczni Remontowej „Nauta", zostały wpisane na listę światowego dziedzictwa UNESCO. Wobec tego mamy potencjalny kłopot ze sprzedażą tego terenu. Moje pytanie brzmi, czy stocznia uzyska pomoc właściciela oraz zainteresowanych ministerstw w związku z planowaną sprzedażą terenu w Gdańsku. Na co może liczyć spółka, jeżeli chodzi o teren, wobec którego są plany związane z wpisaniem go do rejestru zabytków?

Druga rzecz. Jednym z głównych źródeł przychodów spółki są remonty jednostek wojskowych. Negatywny wpływ na pozyskanie zamówień ma utworzenie w jednej grupie konkurenta, czyli PGZ Stoczni Wojennej. W tym momencie większość zamówień trafiła bezpośrednio i jest realizowana przez PGZ Stocznię Wojenną. Ograniczony budżet Ministerstwa Obrony Narodowej na remonty okrętów Marynarki Wojennej oraz pomijanie lub ograniczanie roli Stoczni Remontowej „Nauta" w realizacji tych zamówień są problematyczne i mają wpływ na obniżenie przychodów z działalności stoczni. Czy wobec tego ministerstwo ma zamiar w jakikolwiek sposób poprawić sytuację Stoczni Remontowej „Nauta", wpłynąć na tę sytuację? Jest to drugie pytanie.

Trzecie pytanie. W związku z realizacją zamówień dla Marynarki Wojennej stocznia zwróciła się w 2019 r. do ministra obrony narodowej o odstąpienie od naliczania kar umownych, które są niewspółmiernie wysokie do obowiązujących na rynku stoczniowym, kar stosowanych przy realizacji zamówień publicznych. Wysokie kary mają wpływ na ujemny wynik stoczni. W tym momencie ministerstwo nie odniosło się przychylnie do tego wniosku. Wobec tego moje pytanie jest takie, czy zasadne jest obciążanie Stoczni Remontowej „Nauta" wysokimi karami ze strony ministerstwa. W jaki sposób ministerstwo ma zamiar odnieść się do tej sprawy i poprawić sytuację Stoczni Remontowej „Nauta"? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Wieczorek, następnie pan poseł Hoc.

Poseł Daria Gosek-Popiolek (Lewica):

Przepraszam, mogę jeszcze jedno pytanie?

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Proszę bardzo, pani poseł.

Poseł Daria Gosek-Popiolek (Lewica):

Przepraszam. Jak firma ma zamiar wywiązać się ze swoich zobowiązań w stosunku do pracowników? Kiedy to nastąpi? Jaki będzie harmonogram spłat? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo.

Poseł Dariusz Wieczorek (Lewica):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, myślę, że jeszcze wiele godzin możemy narzekać na sytuację przemysłu stoczniowego. W dokumentach widzimy, jaka ona rzeczywiście jest. Myślę, że dzisiaj powinien być moment przemyślenia również dla pana ministra, dla całego ministerstwa, czy w tym zakresie nie należy jednak zmienić strategii właścicielskiej w stosunku do podmiotów, które leżą w naszej gestii. Mówię o Skarbie Państwa.

Prawda jest taka – zgrubnie to sobie policzyłem – że jest ponad 300 000 tys. zł strat za rok 2018. Jest pytanie, ile będzie w roku 2019. Jak sobie podliczymy trzy lata, mamy 1 000 000 tys. zł do tyłu. Wobec tego jest pytanie, czy idziemy w dobrą stronę. Mówię to absolutnie uczciwie, dlatego że nie chcę tutaj robić żadnej polityki. Jestem ze Szczecina, są koledzy z Gdańska. Dla nas jest to bardzo ważna gałąź przemysłu, jeżeli chodzi o województwa nadmorskie. Nie zrozumie nas góral, tak jak my nie zrozumiemy górala. Dlatego zamiast spierać się tylko politycznie i cieszyć się, że komuś coś nie wyszło, musimy tutaj jednak szukać jakichś rozwiązań.

Mój pierwszy postulat jest taki. Czy ministerstwo planuje weryfikację swojej polityki właścicielskiej w stosunku do tych wszystkich podmiotów, którymi zarządza? W przy-

padku podmiotów prywatnych – moi przedmówcy już o tym mówili – sytuacja rzeczywiście jest bardzo zła. Nie znam się na produkcji stoczniowej, ale jeżeli w Szczecinie w szuwarach produkują statki, to znaczy, że generalnie się to opłaca. W związku z tym, jeżeli się opłaca, jest pytanie, dlaczego państwowym podmiotom się nie opłaca, a prywatnym się opłaca. Gdzieś jest jakiś głębszy problem. Myślę, że wymaga on głębszej analizy i być może uczciwego powiedzenia: OK, coś trzeba sprywatyzować, coś trzeba połączyć, coś trzeba zrobić. Zrobić po to, żebyśmy co roku nie dokładali do tego 300 000 tys. czy 400 000 tys. zł.

Druga rzecz. Przechodzę do pierwszego dokumentu. Mam konkretne pytanie, ponieważ myślę, że jest to bardzo ważne. Dokument ten pokazywał bardzo dobry rozpęd na początku u pana ministra i ministerstwa. Pięknie. Ustawa, rok 2016, nowe perspektywy itd. Później stało się coś złego. Powiem dlaczego. Będę chciał konkretnie zapytać, co w tej sprawie zrobimy.

Otóż pierwsza rzecz. Jeżeli chodzi o ustawę, zmiany dotyczące podatku VAT, zerową stawkę na produkcję i import części i wyposażenia statków morskich, moje pytanie jest takie: czy co roku prowadziliście państwo analizę, ile było podmiotów, jakiego wolumenu zamówień to dotyczyło? Pan poseł przewodniczący Marchewka pokazuje zero, czyli nic. Generalnie chciałbym jednak dowiedzieć się tego od pana ministra, ponieważ – jak mówiłem – jestem daleki od polityki i jeszcze ufam panu ministrowi w tym zakresie. Jak coś powie, to pewnie wie. Jak nie wie, to nie powie. W związku z tym moje pytanie jest takie, ile podmiotów z tego skorzystało i jaki jest wolumen produkcji, która była objęta zerową stawką.

Kolejna rzecz to Morski Fundusz Rozwoju i kwestia budowy nowego promu typu ro-pax. Pan minister mówi, że w tej chwili będzie kupowany projekt. Jeżeli trochę znamy się na gospodarce i na prowadzeniu działalności gospodarczej, to wiemy, że projekt kupuje się w momencie, kiedy się wie, że ma się pieniądze na wybudowanie, na realizację projektu. Kupowanie projektu do szuflady nie ma absolutnie najmniejszego sensu. W związku z tym moje pytanie jest następujące: czy na dzisiaj, jeżeli chodzi o finansowanie projektu, po ewentualnym zakupieniu tego projektu są środki finansowe na realizację budowy promu?

Od razu mówię, że będę to proponował jako wniosek z posiedzenia Komisji. Będę prosił o jedną rzecz. Jeżeli dzisiaj nie ma zapewnionych środków – zerojedynkowo, tak albo nie – będę wnosił o to, żeby Komisja rekomendowała ministerstwu wycofanie się z projektu. Mądrość rządzących polega na tym, że w pewnym momencie potrafią się wycofać, jeżeli coś jest nieopłacalne, jeżeli coś jest złe. Wtedy po prostu potrafią się z tego wycofać. Być może jest to ten moment, że warto to zrobić. Obiecuję, panie ministrze, że jako przedstawiciel Lewicy nie będę się cieszył z tego powodu, nie będę pana atakował. Doceniałem wszystkie próby, różne rzeczy, jednak dzisiaj być może warto powiedzieć: OK, zamykamy projekt, nie wchodzimy w to, idziemy w co innego. Widać, ile tutaj jest do ratowania, widać, ile tutaj jest do zrobienia, jeżeli chodzi o tę kwestię. Jeżeli nie ma środków finansowych, po prostu dajmy sobie z tym spokój. Nie stanie się nic złego. Jak mówił pan przewodniczący Marchewka czy mój przedmówca, dzisiaj sytuacja rynkowa zmienia się, jeżeli chodzi o promy. Można kupować używane, można taniej budować gdzie indziej. To wszystko jest do przedyskutowania z fachowcami, z branżą, która wie, o co chodzi.

Kolejna rzecz to rozpęd do 2017 r. Proszę zauważyć, panie ministrze, inteligentne technologie okrętowe. Mamy 120 000 tys. zł, z czego 16 000 tys. zł wykorzystane na dofinansowania do projektów. W mojej ocenie to najlepiej świadczy o tym, że powinniśmy zdecydowanie zabiegać o to, żeby branża wykorzystywała środki finansowe szczególnie na innowacyjne projekty.

Kolejne kwestie to listy intencyjne, które były podpisywane. Jest zatem prośba – mam taki wniosek z dzisiejszego posiedzenia Komisji – o zweryfikowanie listów intencyjnych. Jeżeli podpisaliśmy list intencyjny z Lotosem i okazuje się, że przez trzy lata nic się w tej sprawie nie zadziało – tak naprawdę nie wiem, czy się nie zadziało, ponieważ nie widać tego z dokumentu – ale jeżeli się nie zadziało, to dajmy sobie z tym spokój. Być może trzeba podejść do tego inaczej.

Kolejna rzecz to kwestia dotycząca Funduszu Rozwoju Spółek. Przypomnę dyskusję. Fundusz Rozwoju Spółek miał być instrumentem do prowadzenia polityki w zakresie branży morskiej. W kontekście produkcji promu być może w Funduszu Rozwoju Spółek są środki na budowę promu, chociaż raczej chyba nie ma. Moje pytanie jest natomiast takie. Jeżeli chodzi o udział w odbudowie struktury stoczniowej, w wyposażeniu spółek zależnych, Stoczni Szczecińskiej, Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia" i w pozyskiwaniu niezbędnych do tego aktywów, mam pytanie, czy planowany jest zakup nowego doku chociażby dla Morskiej Stoczni Remontowej „Gryfia". W mojej ocenie jest to dużo istotniejszy zakup niż budowa promu, na który, jak mówię, pewnie nie mamy środków, chyba że pan minister nas zaskoczy. Moje konkretne pytanie, jeżeli chodzi o Morską Stocznię Remontową „Gryfia", która dzisiaj, jak widać z dokumentów, jest w najlepszej sytuacji, jeżeli chodzi o wielkość strat, gdyż straty są niewielkie, jest takie, czy jest to planowane, czy rzeczywiście nie byłoby warto kupić doku.

Kończąc, mam propozycje. Są to wnioski, które chciałbym zaproponować do pierwszego dokumentu. Jeszcze raz chciałbym powiedzieć, że jest to kwestia weryfikacji polityki właścicielskiej w stosunku do wszystkich podmiotów, które są we władaniu pana ministra i ministerstwa. Rzecz druga dotyczy rekomendacji decyzji. Jeżeli nie ma finansowania budowy promu, to po prostu należy się z tego wycofać. Generalnie, jaka jest strategia Funduszu Rozwoju Spółek? Chodzi o to, gdzie ewentualnie i jakie przedsięwzięcia będą realizowane z tych środków. Jest to pierwszy dokument.

Króciutko o dokumencie drugim. Już nie chcę wracać do tych historii, ale przyznam się szczerze, że dzisiaj po raz pierwszy usłyszałem od pana pełnomocnika, że ktoś ładuje 500 000 tys. zł w inwestycję i zakłada, że jakieś kontrakty będą nierentowne. Przecież za to jest prokurator. Słuchajcie, pierwszy raz coś takiego słyszę. W mojej ocenie jest to w ogóle niedopuszczalne. Jeżeli w założeniu kontrakty mają być nierentowne, to znaczy, że mamy do czynienia albo z jakąś pralnią pieniędzy, albo z jakimś totalnym przekrętem. W związku z tym moje pytanie jest takie: czy ministerstwo skierowało do organów ścigania doniesienie dotyczące tego, w jaki sposób wyglądało zarządzanie spółką, tego, w jaki sposób wyglądał nadzór, z jakiego powodu kontrakty były nierentowne? Być może coś się stało w momencie podpisywania. Jeżeli ktoś podpisywał nierentowny kontrakt, to jest podejrzenie, że podpisywał z jakiegoś powodu, który niekoniecznie jest zgodny z działalnością gospodarczą prowadzoną przez ten podmiot.

Druga rzecz. W dokumencie jest napisane, że od 2015 r. żaden kontrakt nie był rentowny. Dzisiaj możemy sobie mówić o tym, że fundusz tak się zachował, Skarb Państwa tak się zachował, przez osiem miesięcy coś blokował itd., ale to już było, więc nie wracajmy do historii. W mojej ocenie wniosek jest taki, że jeżeli nie podjęto w tej sprawie działań, to rzeczywiście powinniśmy skierować tę sprawę do organów ścigania, żeby sprawdzić, w jaki sposób po zainwestowaniu kwoty 500 000 tys. zł zostało to doprowadzone do takiego stanu.

Kolejna rzecz to kwestia zobowiązań Skarbu Państwa. Jest to 120 000 tys. zł. Czy w związku z tym jest niebezpieczeństwo? Pan poseł Marchewka już pytał, czy jest takie niebezpieczeństwo, dlatego że rzeczywiście jest to poważny problem.

Pracownicy otrzymali propozycje pracy, z tego, co wiemy, to nie dziesięciu, dwudziestu. Też jest prośba o wyjaśnienie, na jakich zasadach miałoby to ewentualnie nastąpić. Morska Stocznia Remontowa „Gryfia" sama ma problemy, w związku z czym nie wyobrażam sobie, żeby mogła przejmować pracowników, chyba że coś się zmieniło.

Kwestia działu kadr to informacja z mediów i od pracowników. Zresztą na posiedzeniu zespołu parlamentarnego była o tym mowa. Jeżeli tak jest, to jest to łamanie absolutnie wszelkich możliwych zasad, powinna się tutaj pojawić Państwowa Inspekcja Pracy. Jeżeli nie ma działu kadr, jeżeli nie ma dokumentów, jeżeli nie ma świadectw pracy, to o czym my tutaj rozmawiamy? To znaczy, że nie ma w ogóle żadnej kontroli, żadnego nadzoru, a więc jest prośba o zweryfikowanie tego. Jeżeli będzie to źle zweryfikowane i nie będzie konkretnej odpowiedzi, po prostu będę kierował wniosek do Państwowej Inspekcji Pracy, żeby to sprawdzić. Przecież bez względu na to, czy firma jest w takim stanie czy w innym, pracownicy muszą mieć zapewnione chociażby kwestie dotyczące swoich dokumentów.

Ostatnia kwestia w tym zakresie. Panie ministrze, w kontekście pierwszego punktu brakuje mi dialogu. Jeszcze raz mówię, że tutaj nie ma się co bać, tutaj nie ma się co ścigać. Namawiam pana ministra do tego, żebyśmy rzeczywiście usiedli. Przed nami, przed opozycją nie ma co uciekać. Niech pan się nas nie boi, nie ugryziemy pana, nie zagryziemy, nic złego się nie stanie. Jeżeli zostanie wykonany taki gest, to siądziemy. Zresztą widzę, że siedzicie obok siebie i chyba nie ma większego problemu.

Naprawdę jest brak dialogu. Widać to nie tylko w przypadku ST3, ale widać także w przypadku innych podmiotów. Fajnie, jeżeli pan minister ma propozycję i w czwartek ogłosi ją na konferencji prasowej. Jednak dobrze byłoby nam jako parlamentarzystom, którzy się tym interesują, wcześniej powiedzieć: słuchajcie, mam taką propozycję, spróbujemy zrobić to tak, tak i tak. Albo może pan powiedzieć: musi być jednak upadłość, ale proszę was, po upadłości mamy następny pomysł i coś chcemy z tym zrobić. To są ludzie, to jest zakład, to są pieniądze, które tam zainwestowaliśmy. Każdemu w każdym regionie zależy na tym, żeby każdy zakład pracy funkcjonował. Dlatego proszę się nie bać, proszę nie uciekać, proszę spotkać się z nami. Naprawdę deklarujemy, że będzie to spokojna i merytoryczna rozmowa.

I trzeci dokument, żeby nie przedłużać. Teraz się dopiero o tym wszystkim… GSG Towers, spółki, spółeczki, SPV Operator, tu przejście, tu wyjście. Pewnie na każdej transakcji tracimy spore środki finansowe. Moje pytanie jest takie. Spółka GSG Towers odnotowała 68 000 tys. zł straty w latach 2016–2017. Z czego to wynika? Przychody spółki… Przepraszam, w 2017 r. poniosła stratę w wysokości 83 000 tys. zł, w roku 2018 przychody spółki wyniosły 40 000 tys. zł, a strata 68 000 tys. zł. Jest pytanie, czy od 2016 r. nie było nadzoru, który jako właściciel, rada nadzorcza, był w stanie to przewidzieć – słuchajcie, w roku 2017 straciliśmy 80 000 tys. zł, trzeba coś robić. W następnym roku znowu tracimy 60 000 tys. zł. Nie jestem w stanie tego pojąć.

Dlatego wracam do mojego pierwszego postulatu. W mojej ocenie polityka nadzorcza powinna być absolutnie zmodyfikowana. À propos GSG Towers proszę tylko o informację, czy jest to w 100% nasz podmiot, podmiot państwowy, czy są tam jacyś inni udziałowcy, jak to funkcjonuje. Boję się zapytać, jaki był wynik w roku 2019. Pewnie będzie to setka. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo. Zanim głos zabierze pan poseł Hoc, mam pytanie. Jeżeli jeszcze ktoś z państwa posłów chciałby zabrać głos, od razu go zapiszę. Bardzo dobrze. Pan poseł Hoc. Następny będzie pan poseł Adamowicz.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, panowie ministrowie, Wysoka Komisjo, panie przewodniczący, pozwoli pan, że rozpocznę od luźnej dygresji, refleksji czy też konstatacji, albowiem ze zdziwieniem, wręcz z osłupieniem obserwuję kuriozum, wielką aktywność, merytoryczność, wielkie zatroskanie naszej szanownej opozycji. Przypomnę albo szczególnie podkreślę, że jeszcze kilka lat temu, w roku 2008, w roku 2009, z aplauzem podziwialiście polityka, pana premiera, grabarza polskich stoczni w Szczecinie i w Gdyni, który doprowadził do zniszczenia polskiego przemysłu stoczniowego. Teraz ta wasza troska, to wasze odrabianie lekcji, obrażanie inteligencji, te wasze pisemne pytania przygotowane przez specjalistów, kiedy czasami prawdopodobnie nawet niewiele rozumiecie z tych pytań, są bardzo zadziwiające.

Teraz rzeczywiście łatwo stanąć z założonymi rękami, łatwo usiąść w fotelach z założoną nogą i patrzeć – popatrzcie, jak oni się tam uwijają, choć na pewno i tak im nic z tego nie wyjdzie. A jeżeli nawet zacznie coś wychodzić, to zgłosimy to i będą zwracać pieniądze unijne albo doniesiemy, że jest to niedozwolona pomoc publiczna. Na pewno im się nie uda. To, co my zrobiliśmy, to było dobre. Przemianowaliśmy stoczniowców na bukieciarzy, na psich fryzjerów, oczywiście z całym szacunkiem dla tych zawodów, z największym szacunkiem. To była dobra polityka, to nie była polityka ściemy, panie wiceprzewodniczący. To była polityka grabieży, to była polityka niszczenia, a dzisiaj uważacie, że wszystko jest OK. Dzisiaj jesteście autorytetami, dzisiaj wiecie wszystko.

Oczywiście są błędy, są pewne zaniechania, ale pamiętajcie, że bardzo trudno jest odbudować zniszczony doszczętnie przemysł stoczniowy w Szczecinie i w Gdyni. Zniszczony kapitał ludzki został roztrwoniony, dziesiątki ludzi, fachowców, superfachowców straciło miejsca pracy. Ich odrestaurowanie, ich restrukturyzacja jest bardzo, bardzo trudna. Naprawdę trzeba mieć czas, żeby to wszystko odbudować. Trzeba mieć również w sobie pokorę i powagę. Pokorę, powagę i autentyczną troskę o dobro ogólne. Przecież wiadomo, że wszyscy płyniemy na tym samym statku. Chcemy, żeby była to biało-czerwona bandera. Oczywiście bardzo trudno do tego doprowadzić, ale wszyscy tego chcemy, ponieważ jest to w naszym sercu.

Dlatego bardzo się dziwię, że poza pewnymi wyjątkami, poza panem posłem Wieczorkiem, który ubierał to w bardzo pozytywny sposób… Myślę, że to od nas wszystkich zależy, żeby pomóc przemysłowi stoczniowemu. Tymczasem proszę zwrócić uwagę, że jesteśmy potentatem, europejskim potentatem w branży żeglugi promowej. Oczywiście, mamy bardzo wielką konkurencję, TT Line i inne firmy promowe. Tutaj tak samo mamy rzucane kłody pod nogi. Jest wiele prac, które rzeczywiście trzeba wykonywać, ale bądźmy razem. Rzeczywiście bądźmy razem, wspierajmy wszystko. Oczywiście zadawajmy pytania, konkretne pytania merytoryczne, ale potrzeba jest także wsparcia.

Jeżeli teraz Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej ma wsparcie w Ministerstwie Aktywów Państwowych, to będzie pewna – jak mi się wydaje – głęboka analiza tego wszystkiego, dlatego że może to nie to, że jest źle, ale trzeba wejść z determinacją i wielkim, definitywnym programem. Myślę, że przy pomocy tych ludzi, którzy jeszcze są w stoczni, którzy są wielkim potencjałem, dlatego że to nie sprzęt, nie inwestycje, tylko ludzie są najważniejsi, kapitał ludzki jest najważniejszy w przypadku takich inwestycji, a mamy bardzo dobrych specjalistów w zakresie przemysłu stoczniowego, jeszcze mamy i trzeba to cenić… Tak samo mamy pewne programy, które zresztą zostały tutaj wymienione. Pamiętajmy, że zaczęliśmy od ustawy o podatku tonażowym praktycznie jeszcze w 2006 r. Teraz mamy ustawę o aktywizacji przemysłowej, program Batory itd., itd. Oczywiście, jest trudno, jest ciężko, ponieważ nie ma sprzyjającego klimatu, ale właśnie dlatego bądźmy razem. Bądźmy bardzo konstruktywnymi i merytorycznymi podpowiadaczami czy też współtwórcami sukcesu, ponieważ będzie to nasz wspólny sukces. Nie mówmy, nie patrzmy, nie działajmy tak, że im gorzej, tym lepiej.

Nawet na początku chciałem powiedzieć, że w niektórych elementach powinniśmy przyjąć, powiedzieć sobie przestrogę francuskiego klasyka. Niektórzy z was powinni skorzystać z okazji, żeby siedzieć cicho, żeby nie mówić tych rzeczy, żeby nie przypominać tragedii, dramatu polskiego przemysłu stoczniowego, którego w jakiejś mierze – albo w głównej mierze – jesteście przyczyną. Może to tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję, panie pośle. Naprawdę bardzo pouczające. Bardzo proszę pana posła Adamowicza. Następnie pan poseł Borowczak.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Dziękuję. Ja też pana serdecznie pozdrawiam, panie przewodniczący.

Poseł Piotr Adamowicz (KO) – spoza składu Komisji:

Dziękuję, panie przewodniczący. Są elementy zabawowe, tylko nie wiadomo, czy jest to tragifarsa czy sama farsa. Nie jestem stałym członkiem Komisji, ale przyszedłem na dzisiejsze posiedzenie.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Zapraszamy na stałe.

Poseł Piotr Adamowicz (KO) – spoza składu Komisji:

Dziękuję, panie przewodniczący. Tak się złożyło, że wywodzę się z Gdańska, gdzie przemysł stoczniowy jeszcze istnieje. Niektóre jego segmenty mają się bardzo dobrze, w przeciwieństwie do pewnych innych stoczni będących stoczniami państwowymi. Chciałbym się dowiedzieć, jak jest. Powiem szczerze, że niewiele się dowiedziałem, ale moja impresja jest taka, że nie jest to różowy obraz. Jest to niedobry obraz.

Korzystając z mojego doświadczenia, ponieważ przez kilkanaście lat, będąc dziennikarzem „Rzeczpospolitej", zajmowałem się przemysłem stoczniowym, między innymi przemysłem, powiem paniom i panom szczerze, że niewiele się zmieniło. Zmieniło się niewiele, ponieważ sektor prywatny nadal… nie mówię, że świetnie się rozwija, ale radzi sobie. Jak powiedział bodajże pan poseł ze Szczecina, w szuwarach budują statki. Nie tylko tam budują w szuwarach, budują także w szuwarach w Gdańsku. A co się dzieje z sektorem publicznym, de facto państwowym? Jest ten sam problem, jaki był kilkanaście lat temu. A więc może należałoby zacząć myśleć trochę szerzej i zastanowić się, jaki jest sens istnienia, skoro państwo przez kilkanaście lat sobie z tym nie radzi, chociaż zmieniały się rządy. To nie było tak, panie pośle, że Polki i Polacy przez osiem lat… Nie chcę tego kontynuować, dlatego że naprawdę fragmenty pańskiego wystąpienia z mojej perspektywy były humorystyczne. Takie są moje refleksje i impresje.

Mam natomiast jedno konkretne pytanie do pana ministra Gryglasa. W swojej wypowiedzi użył pan sformułowania „polonizacja firmy". Czy mógłby pan rozwinąć ten wątek? Czy dla pana polonizacja oznacza upaństwowienie, nacjonalizację? Dla niektórych w sensie językowym, słowotwórczym, można postawić *iunctim* pomiędzy polonizacją a nacjonalizacją, i ciągnąc dalej, upaństwowieniem. Jakie prawne instrumenty rząd ma zamiar stosować? Wiadomo, że jeżeli ktoś chce coś kupić, to trzeba za to zapłacić cenę rynkową. Zapowiedzi o polonizacji w drugim, trzecim planie brzmią tak, że kogoś można zmusić do sprzedania. Nie chcę powoływać się na przykłady z lat 50. Bardzo proszę o wyjaśnienie, jak pan minister rozumie pojęcie polonizacji, z czym się to je, jak ona powinna przebiegać. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Borowczak.

Poseł Jerzy Borowczak (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Wrócę do Zakładu Nowych Budów na terenie Stoczni Gdańskiej. Zarządzała tym Stocznia Remontowa „Nauta". Mówiłem o tym już na poprzednim posiedzeniu Komisji, gdyż jestem w stałym kontakcie z kolegami z „Solidarności", którzy mówią, że położył ich Zakład Nowych Budów. Trzeba by było to przeanalizować. Zrobiliśmy tam czterdzieści jednostek, ostatnie nawet przy pomocy pana ministra Gróbarczyka, od stępki po bandery. Nie wiem, czy jest pan prezes, ale koledzy mówią, że w Zakład Nowych Budów władowano od 38% do 40% kosztów ogólnozakładowych Stoczni Remontowej „Nauta". Statki kontraktowane dla Zakładu Nowych Budów były kontraktowane po cenie rynkowej. Tak samo za tonę stali brała stocznia remontowa, jak i inne podmioty. W Gdańsku jest chyba siedem stoczni, jak je nazywamy, szuwarowo-bagiennych, które robią kadłuby, zarabiają śliczne pieniądze i bardzo dobrze płacą.

Chciałbym zamknąć ten temat. Jak mówię, zrobiliśmy tam czterdzieści jednostek. W roku przejęcia władzy przez Prawo i Sprawiedliwość pracowało tam siedemnaście osób umysłowych. Kiedy Prawo i Sprawiedliwość przejęło władzę, ustawiło wiele klimatyzowanych kontenerów i zatrudniło dodatkowo pięćdziesiąt osób umysłowych. Trudno, panowie związkowcy, żeby było tam… Tyle razy z wami o tym rozmawiałem i mówiłem, że za naszych czasów zdarzyła się taka sytuacja, że minister polecił przyjąć dwóch dyrektorów z Warszawy. Natychmiast interweniowałem i powiedziałem: „do pracy – tak, ale po to, żeby tylko byli na stypendium – nie, nie ma takiej możliwości". I panowie dyrektorzy musieli się pożegnać i z mieszkaniem, i ze służbowym samochodem. Teraz się tak nie dzieje, koszty ciągle rosną.

Słyszałem tutaj pana posła Hoca. W stoczni spędziłem trzydzieści lat. Znam rynek, znam armatorów. Oni chcą u nas budować statki, tylko zróbmy normalną politykę budowy, żebyśmy nie wymieniali prezesów jak rękawiczki. Ktoś, kto wkłada w stocznię 100 000 tys. dolarów, chce rozmawiać z kimś, kto ze stoczni się wywodzi i kto się na tym zna. Jeżeli prezesem robimy pediatrę czy kogoś takiego, kto topi statek razem z dokiem, co się, panowie, w Pearl Harbor nie zdarzyło, a tam się zdarzyło, panie pośle Hoc… Żeby utopić statek razem z dokiem, trzeba być fachowcem. Trzeba być fachowcem.

Kochani, nie chcę atakować. Powiedziałem, co udało się nam zrobić z panem ministrem Gróbarczykiem, ale w tę stronę musimy iść. W tę stronę. Jeżeli dzisiaj wydzier-

żawiamy nowy zakład Cristowi i Crist płaci Stoczni Remontowej „Nauta” 500 tys. miesięcznie, to czy opłaci mu się przejąć kontrakty, które robiła Stocznia Remontowa „Nauta” czy Zakład Nowych Budów? Zespół się rozpierzchnął.

Dlatego mam apel do pana ministra Gróbarczyka. Było z tym ciężko także za Platformy Obywatelskiej. Mówię otwarcie. Chcemy sprowadzać ludzi z Indii. Dzisiaj są to najlepsi pracownicy. Mamy ich około pięciuset skatalogowanych, wiemy, co który potrafi, ale uzyskać dla nich wizę jest strasznie ciężko. Indie są wielkie. Konsul mógłby tam pojechać, gdzie mamy pięćset osób, i przydzielić im wizy. Tak samo miałem z tym problem z ministrem spraw zagranicznych, kiedy był nim Radek Sikorski. Pomału się udawało. Teraz znowu zostało to zablokowane, a bez stu, stu pięćdziesięciu, dwustu Hindusów nie ruszymy z miejsca. Szkolimy, Crist szkoli, „Nauta” szkoli, ale po trzymiesięcznym kursie można kogoś zrobić ministrem, ale nie spawaczem, nie monterem. Proszę o to, żeby pan minister Gróbarczyk porozmawiał z ministrem spraw zagranicznych bądź z którymś z dyrektorów, żeby przyspieszyć wizy dla Hindusów.

Panie ministrze, wie pan, ile Crist ma zleceń, ile ma statków do zrobienia? Ale nie zrobi ich, ponieważ nie ma ludzi. Dlatego trzeba uprościć procedury wizowania, żebyśmy mieli ludzi, żebyśmy mogli zrobić te statki, na które kontrakty były zawarte ze stratą, jak uważa Stocznia Remontowa „Nauta”. Ja uważam, że nie, tylko koszty budowy, koszty administracji były tak duże, że może wykazywała się tam jakaś strata. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo. Jeszcze pan się zgłasza. Kogo pan reprezentuje? Bardzo proszę.

Członek Narodowej Rady Rozwoju przy Prezydencie RP, członek rady nadzorczej Stoczni Remontowej „Nauta” SA Tadeusz Hatalski:

Moje nazwisko Tadeusz Hatalski. Członek Narodowej Rady Rozwoju przy Prezydencie RP, również członek rady nadzorczej Stoczni Remontowej „Nauta”.

Proszę państwa, przysłuchuję się dyskusji. Cały czas zarówno posłowie opozycji, jak i posłowie obecnie rządzącej opcji mówią o odbudowie przemysłu stoczniowego. Panowie ministrowie również mówili o odbudowie przemysłu stoczniowego. Proszę państwa, jeżeli jest odbudowa, to znaczy, że coś zostało zniszczone. Kiedy zostało zniszczone? Zostało zniszczone w latach 2007–2015. Panowie posłowie z opozycji, przyjmijcie w końcu to do wiadomości, że jeżeli mówimy o odbudowywaniu przemysłu stoczniowego, to został on zniszczony.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

My tak nie mówimy, to wy tak mówicie.

Członek Narodowej Rady Rozwoju przy Prezydencie RP, członek rady nadzorczej Stoczni Remontowej „Nauta” SA Tadeusz Hatalski:

Teraz jest jeszcze kwestia diagnozy. Po to, żeby przeprowadzić skuteczne leczenie, trzeba postawić prawidłową diagnozę. W wypowiedziach panów posłów z opozycji cały czas pulsuje myśl, może nie do końca wyartykułowana, że przyczyną obecnych trudności, przyczyną tego, że odbudowa przemysłu stoczniowego nie idzie tak, jak byśmy chcieli, jest rodzaj własności oraz sposób zarządzania tą własnością.

Proszę państwa, powiem tylko o Stoczni Remontowej „Nauta”, ponieważ akurat ten temat znam. Na temat innych stoczni nie będę się wypowiadał. Proszę państwa, przyczyny trudnej sytuacji Stoczni Remontowej „Nauta” nie wynikają z rodzaju własności i z niewłaściwego zarządzania. Przyczyny trudnej sytuacji Stoczni Remontowej „Nauta” wynikają z decyzji właścicielskich, które zostały podjęte około 2009 r., dokładnie w 2009 r. Było to przeniesienie Stoczni Remontowej „Nauta” z ul. Waszyngtona na ul. Czechosłowacką, na tereny dawnej Stoczni Gdynia. Decyzja o przeniesieniu jeszcze się broni, była to dobra decyzja, dlatego że gdyby Stoczni Remontowej „Nauta” nie przeniesiono na tereny Stoczni Gdynia, to teraz hulałby tam wiatr. Trzeba też głośno powiedzieć, że Stocznia Gdynia została zbankrutowana w czasie rządów poprzedniej opcji politycznej. O tym także musimy wiedzieć. Nie możemy o tym zapomnieć.

O ile decyzja o przeniesieniu się broni, o tyle sposób finansowania już się nie broni. Mówiąc kolokwialnie, był to wręcz lichwiarski sposób. Stocznia Remontowa „Nauta”

została zmuszona do emisji obligacji na zakup tamtych terenów, kiedy było oczywiste i wiadome, że jak przyjdzie termin wykupu obligacji, nie będzie pieniędzy na ich wykup. Tak się stało. Żeby wykupić obligacje, stocznia musiała zaciągać kredyty. Proszę państwa, dług obligacyjny i obsługa długu obligacyjnego sięgnęły kwoty rzędu 100 000 tys. zł. Poza tym koszty samego fizycznego przenoszenia stoczni z miejsca na miejsce też sięgnęły sumy rzędu 30 000 tys. zł.

Oprócz tego była jeszcze błędna decyzja – to też była decyzja właścicielska, a nie decyzja zarządu – o wejściu w segment nowych budów. Proszę państwa, remont statków i budowa statków, mimo że jedno i drugie dotyczy statków, to są dwie różne sprawy. „Nauta" nie miała biura projektowego, nie miała linii technologicznych, mówiąc kolokwialnie, została w to wpuszczona w nieprzygotowany sposób. To wszystko działo się za czasów rządów poprzedniej opcji politycznej. W tej chwili borykamy się ze skutkami tego. Oczywiście, nie wszystko idzie idealnie. Nie wszystko idzie tak, jak byśmy oczekiwali.

Panom posłom z opozycji przypomnę, że w 2012 r. Unia Europejska z własnej inicjatywy zainicjowała śledztwo w sprawie sposobu finansowania przeniesienia stoczni z ul. Waszyngtona na ul. Czechosłowacką.

Wracając do sytuacji Stoczni Remontowej „Nauta", jest ona trudna. Nie ukrywamy tego. Pełne żalu słowa panów ze związków zawodowych są uzasadnione, ale to nie jest tak, że w Stoczni Remontowej „Nauta" nic się robi. Jest w niej opracowany plan naprawczy, który obejmuje działania zarówno zewnętrzne ze strony właścicielskiej, jak i wewnętrzne. Plan ten jest realizowany.

Jeżeli zamierzenia, które zarząd stoczni przedstawił i które opracował razem z renomowaną firmą doradczą Ernst & Young, zostaną zrealizowane, zysk netto Stoczni Remontowej „Nauta" jest planowany w granicach 7000 tys. zł. Faktem jest – jeszcze raz powtórzę to, co mówili panowie ze związków zawodowych – że potrzebne są decyzje. Decyzje potrzebne są pilnie, ale jeżeli zostaną podjęte, jeżeli zostaną zrealizowane, Stocznia Remontowa „Nauta" będzie przykładem dobrze funkcjonującej, dobrze działającej spółki Skarbu Państwa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo. Jeszcze pan poseł Borowczak prosił o głos. Potem panowie ministrowie.

Poseł Jerzy Borowczak (KO):

Dziękuję bardzo. Chciałbym odnieść się ad vocem, ponieważ pan Hatalski mówił, jak teraz jest dobrze, jak dobrze zarządza, że jest w radzie nadzorczej. Chciałbym powiedzieć tak. Jak budowaliśmy Zakład Nowych Budów, to ze Stoczni Remontowej „Nauta" do Gdańska wzięliśmy chyba pięć osób. Pięć osób – prezesa czy dyrektora pana Łubińskiego. Kadłubki, które robiliśmy – proszę pana, pracowałem w stoczni trzydzieści lat – to nie było nic skomplikowanego. To i ja bym to narysował. Powiem panu tak. Nie robiliśmy wyposażenia, nie robiliśmy hydrauliki, nie robiliśmy silników, tylko kadłuby. Więc niech pan nie opowiada, że stocznia nie była do tego przygotowana, dlatego że ze Stoczni Remontowej „Nauta" wzięliśmy pięć osób. Mówię to po to, żeby sprostować. Dziękuję. Nie będę więcej zabierał głosu

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Pan poseł Aziewicz.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

W ramach sprostowań, żebyśmy nie wpadli tutaj w jakąś totalną nierzeczywistość. Odbudowa przemysłu stoczniowego to hasło wyborcze pana ministra Gróbarczyka. Używając tej frazy, świadomie mówiłem tzw. odbudowa przemysłu stoczniowego, panie członku rady nadzorczej.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Panowie posłowie z opozycji, jako przewodniczący zalecam trochę pokory, dlatego że w roku 2015 Polska była w ruinie, a w roku 2016 była już w pełni rozkwitu. A więc odrobinę pokory, mniej polemiki. Proszę bardziej merytorycznie. Panowie ministrowie, oddaję wam głos.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Czy to à propos tego, że pan przewodniczący również ma pewien sarkazm w sobie? W każdym razie…

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Panie ministrze, przywilejem posłów i przewodniczącego jest korzystanie z polemiki politycznej i sarkazmu, a obowiązkiem ministrów jest odpowiadanie na zadane pytania.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Też z sarkazmem, panie przewodniczący?

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Bardzo proszę. Mnie to nie przeszkadza.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Dobrze. Już bez sarkazmu, ale jest ewidentny problem w samej Platformie Obywatelskiej, ponieważ pan poseł Borowczak, którego niezwykle cenię za jego obronę przede wszystkim Zakładu Nowych Budów… Podjęliśmy ogromne starania, oczywiście w świetle funkcjonowania nowej koncepcji dla Stoczni Remontowej „Nauta”, również przy załamaniu się rynku remontów, które przede wszystkim było w okresie przed 2015 r. Było takie rozwiązanie. Faktycznie odchodzenie od tej działalności jest niezwykle trudne. Jest niezwykle trudne, ale myślę, że przede wszystkim w zakresie maksymalnych starań zarządu Stoczni Remontowej „Nauta” robiliśmy wszystko, żeby działalność ta jednak pozostała.

Jest tu jednak problem, jeżeli chodzi o pana posła Aziewicza, który jest absolutnie przeciwny takiemu rozwiązaniu, dlatego że – jak pan to mówi – tylko i wyłącznie ma się zgadzać wynik, ma być dobry, ma być taka restrukturyzacja, jaka… Panie pośle, polemizujemy z sarkazmem, a pan przewodniczący mówił, żeby nie z sarkazmem. W każdym razie istotą było to, żeby nie likwidować działalności, która dzisiaj, jak to mówi sama załoga, niestety musi zostać zlikwidowana. Oni nie budowali samych kadłubów. Przecież ostatnie zamówienia były na kompletne jednostki, nie mówiąc już o uniwersytetach, dla których były tam one budowane. A więc straty… Wiem, dzisiaj możemy powiedzieć, jaka była historia, że pojawiły się ogromne zobowiązania finansowe, których nie można było usunąć ot tak. Zdajemy sobie z tego sprawę.

Teraz przed nami niezwykle trudny okres. Reforma będzie dotyczyła wszystkich stoczni, dlatego że na świecie mamy tragiczną sytuację. Połączenie się dwóch największych stoczni w Chinach jednoznacznie wskazuje, że będzie trudny okres. Jeżeli jednak popatrzymy na działalność operacyjną w zakresie remontów, to proszę zwrócić uwagę, że wszystkie stocznie odnotowują pozytywny wynik finansowy. Jest to intratne, jest to dochodowe w tym zakresie. To, co jest najgorsze, to oczywiście bagaż zobowiązań, który stocznie mają na swoich plecach, którego jednoznacznie nie można usunąć. To chyba jest największym wyzwaniem w ramach kontynuacji funkcjonowania stoczni.

Z drugiej strony, panie pośle Aziewicz, to nie ja likwidowałem stocznie. Nie ja. To pan likwidował.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Chce pan o tym porozmawiać?

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Panie przewodniczący. Nie wiem, czy w takiej formie…

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Proszę bardzo, panie ministrze.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Przepraszam, będę prosił o głos.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Teraz głos ma pan minister.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Jeżeli likwidowaliście stocznie, a teraz z sarkazmem podchodzicie do tego: „nie udało się wam, zrobiliście ustawę stoczniową, a nikt nie chce z niej korzystać", to jeszcze raz powtarzam, że nie było naszym celem to, żeby dzisiaj kontrolować, kto chce skorzystać z zerowego VAT. Są panowie prezesi, jest prywatny rynek, który dzisiaj może sobie budować statki za zerowy VAT. Chyba to jest największym sukcesem tej ustawy, że można było ją przeprowadzić i że dzisiaj jest wsparcie dla stoczni. Nikt z nas nie będzie prowadził żadnych analiz w tym zakresie, która stocznia korzysta, jaki prezes korzysta, Nikt dzisiaj nie będzie wypytywał prezesa, czy korzystasz z tej ustawy czy nie korzystasz. Masz taką szansę. Jeżeli masz taką szansę, jeżeli wam się to opłaca, to proszę bardzo, realizujcie w ramach tej ustawy.

Proszę powiedzieć, że ta ustawa jest zła. Nie jest zła, jest bardzo dobra. Jest ustawą wypracowaną przede wszystkim z firmami, ze stoczniami. W budowaniu ustawy właśnie uczestniczyła głównie Stocznia „Remontowa". Dzisiaj mamy pytać pana prezesa Soykę, czy korzysta z ustawy czy nie i dlaczego nie korzysta? To nie jest naszym zadaniem, nie jest naszym celem. Nie będziemy tego robić, nie będziemy prowadzić żadnej chronologii w zakresie realizacji ustawy. Kto chce, może z niej korzystać. Kto nie chce, nie musi z niej korzystać. Ustawa jest po to, żeby można było jej użyć, żeby stocznia nie miała dwudziestotrzyprocentowego obciążenia już na samym początku.

Temat budowy promu jest priorytetowy. Nic się tutaj nie zmieniło, aczkolwiek mamy opóźnienia. Wielokrotnie to mówiłem. Z drugiej strony dzisiaj cała odpowiedzialność spoczywa na ministrze gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej. Po to powstało to ministerstwo, żeby przemysł stoczniowy miał osoby odpowiedzialne. Bezwzględnie. Przecież nie po to, żeby rozmydlać odpowiedzialność. Kto dzisiaj jest odpowiedzialny, panie pośle Aziewicz, za likwidację przemysłu stoczniowego w 2008 r.? Dzisiaj nikogo takiego pan nie znajdzie w ramach obowiązującego wtedy prawa. Dzisiaj za to, jak funkcjonuje przemysł stoczniowy, jest odpowiedzialny minister.

Priorytetem dla polskich armatorów jest rozpoczęcie budowy statków, dlatego że w najbliższym czasie stracą konkurencyjność, przede wszystkim jeżeli chodzi o długość linii ładunkowej, a z drugiej strony – jeżeli chodzi o napęd. Bezwzględnie umowa, która została zawiązana z portem Ystad, musi wprowadzić silniki *dual fuel*, które będą podstawą. Za chwilę w ramach budowy promów będzie prawdopodobnie napęd gazowy.

To nie jest tak: „skończmy z tym", dlatego że te statki muszą się pojawić. Jest alternatywa, że pojawią się w polskich stoczniach, gdzie jest ciężko. Jak powiedział pan poseł, jeszcze niedawno z „Rzeczpospolitej", jakoś sobie radzą. Nasze stocznie też jakoś sobie radzą. Rynek jest, jaki jest, i musimy sobie z tym poradzić. Mamy armatorów, którzy już dzisiaj muszą wymienić cztery statki. Gdybyśmy mieli ten projekt, który realizowało konsorcjum, na pewno produkcja by się rozpoczęła. Niestety, projekt musimy zakupić, dlatego że przez dwóch armatorów będą budowane podobne jednostki. Dlatego proces ten został wydłużony, oczywiście cały czas w ramach mojej odpowiedzialności.

Czy mamy pieniądze? Tak, mamy pieniądze na realizację projektu. Mamy pieniądze na budowę jednostek. Natomiast cały czas nie mamy ostatecznego projektu, który obecnie jest finalizowany. To on był głównym powodem zahamowania prac i generalnie rozpoczęcia budowy. W projekt ten będą zaangażowane wszystkie polskie stocznie. Mamy nadzieję, że to one dadzą podstawę przede wszystkim w zakresie budowy nowych jednostek do rozwoju przemysłu stoczniowego.

Jeszcze raz powtarzam, że przemysł stoczniowy jest dla nas kluczowy, jeżeli chodzi generalnie o istnienie tej branży w Polsce, branży morskiej. Nie można budować inaczej, jeżeli nie będzie stoczni.

Oczywiście jest to element, który się łączy ze spółką ST3, którą przecież dzisiaj bezwzględnie musimy włączyć w przemysł stoczniowy. Skoro na samym początku, jeszcze zanim inwestycja się skończyła, a już główny udziałowiec, czyli Bilfinger, wyszedł ze spółki, gdyż nie widział szansy na funkcjonowanie w oparciu o taką technologię, to jednoznacznie wskazywało na to, że ta technologia, która została zakupiona, po prostu była zła. Dzisiaj realizacja w oparciu o te urządzenia, które są obciążone ogromną skazą, dlatego że na tej podstawie trzeba będzie zwrócić środki… Już dzisiaj wiemy,

że trzeba będzie zwrócić środki, które zostały przekazane z regionalnego programu operacyjnego, dlatego że jeden warunek nie jest dopełniony. Chodzi o zatrudnienie pięciuset osób. Jest to odpowiedź między innymi dla pana posła Borowczaka, dlaczego przyjmowano tam ludzi. Przyjęto… stwierdzono, że w ST3 ma pracować pięćset osób. Nieważne jak, nieważne przy czym, ale ma pracować pięćset osób. Nie spełnicie warunku, to proszę zwracać pieniądze. Przecież to w ogóle nie było rynkowe. Przecież było to chore przedsięwzięcie w zakresie realizacji takiej inwestycji, na dodatek jeszcze w sytuacji, kiedy offshore'y się wywróciły.

Dzisiaj na tym majątku nie możemy budować offshore'ów, ponieważ dzisiaj standardem są dziesięciomegawatowe wieże, które są o jedną trzecią wyższe, których fundamenty są zupełnie inne, gdyż są to monopale. Nie można tego realizować w oparciu o te urządzenia, a urządzenia te w ramach trwałości projektu cały czas muszą być utrzymywane, musi być tam realizowana produkcja. Tutaj jest największy problem, jeżeli chodzi o przekwalifikowanie fabryki. Jest to jednak świetna fabryka z najlepszymi w Polsce suwnicami, która jest dedykowana przede wszystkim do produkcji stoczniowej, offshore'owej, ale w innym zakresie. Ewentualnie przy modernizacji, przy zakupie nowych urządzeń w zakresie produkcji wież wiatrowych jest idealnym miejscem.

Umowa unijna, która została przecież podpisana również przez marszałka, dzisiaj wyłącza jakichkolwiek inwestorów, bo nikt nie da 400 000 tys. zł na to, żeby ratować fabrykę i nic w niej produkować, ponieważ nie da się w niej nic produkować, ponieważ wieże wiatrowe są inne.

Szanowni państwo, bardzo dziękuję za tę dyskusję. Jestem do państwa dyspozycji zawsze, kiedy państwo zechcecie. Przemysł stoczniowy jest dla nas niezwykle ważny. Zawsze będę się stawiał do państwa dyspozycji w ramach wyjaśnień, ale przemysł stoczniowy musi w Polsce funkcjonować. Jest to nasze założenie jako rządu. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo. Pan minister Szrot. Bardzo proszę.

Zastępca szefa KPRM Paweł Szrot:

Panie przewodniczący, dziękuję. Skoro nie można stosować sarkazmu i ironii, to będzie bardzo krótko i merytorycznie w odniesieniu do mojej części, czyli części dotyczącej Stoczni Gdańsk SA. Pytanie zadawał, zdaje się, pan poseł Aziewicz, pytając o wyniki spółki Baltic Operator. Chciałbym jedynie stwierdzić, że spółka ta rozpoczęła działalność w 2019 r. Siłą rzeczy, jeżeli chodzi o szczegółowe wyniki finansowe, nie są one jeszcze dostępne. Będą dostępne w ciągu bieżącego roku. Co do wyników merytorycznych, wraz z panem prezesem już mówiliśmy, jak prowadzona działalność przekłada się na sytuację Stoczni Gdańsk.

Jeżeli chodzi o wartość nabycia udziałów w tych dwóch spółkach, o których wcześniej mówiłem, a o które także pytał pan poseł Aziewicz, chciałbym tylko stwierdzić, że niezależnie od tego, czy były publikowane jakieś wyspekulowane albo niepełne, albo dointerpretowane informacje co do wartości zakupu, nie znaczy to, że jesteśmy zwolnieni z tajemnicy handlowej. Teraz takich danych podać nie możemy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo. Pan minister Gryglas. Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MAP Zbigniew Gryglas:

Panie przewodniczący, krótko i może łącznie odniosę się do pytań czy może komentarzy pana posła Marchewki oraz pana pełnomocnika. Powiem tak. Nie wiem, jaką uczelnię kończył pan pełnomocnik, ale nie ma takiego biznesu, który zakłada realizację kontraktów w oparciu o straty. Można godzić się na mniejsze zyski, ale na pewno nie na straty. Tutaj grzech został popełniony, jak słusznie podkreślił to pan minister, na początku zawiązania spółki. Cały plan jej działalności był źle przygotowany.

Kolejna kwestia. Poproszę pana prezesa ST3 o odniesienie się do kwestii pracowniczych oraz do kwestii wydatkowania środków. Powiem tylko tyle, dlatego że pan poseł Adamowicz wspominał o polonizacji. Inwestor zagraniczny, który prowadził spółkę przez początkowy okres, wsławił się tym, proszę państwa, że zawyżał koszty funkcjonowania

podmiotu w bardzo różny sposób. Mieliśmy do czynienia ze skandalicznymi fakturami za działalność doradczą, które opiewały na wiele tysięcy złotych. Były nieuzasadnione koszty dojazdów, podróży i wszelkich działań zarządczych, które trudno uzasadnić na poziomie gospodarczym.

Wrócę do kwestii polonizacji, ponieważ jest to ważne. Panie pośle, brak polityki przemysłowej w Polsce przez wiele lat od 1989 r. doprowadził do tego, że więzy kooperacyjne bardzo często zostały poprzerywane. Muszę panu powiedzieć, że w ostatnim okresie, przebywając w jednej z dużych polskich fabryk, dowiedziałem się, że skomplikowane urządzenia zamawiane przez firmę niemiecką są zamawiane w Polsce. Wykonywane są także w Polsce, ale za pośrednictwem firmy niemieckiej, która zarabia na tych produkcjach olbrzymie pieniądze. Na tym przykładzie muszę panu uzmysłowić, że kapitał ma narodowość, ma paszport i ma znaczenie. Chcemy, żeby duże marże, znaczące marże pozostawały w Polsce, żeby nie wyjeżdżały w całości za granicę, a tutaj żeby pozostawały jedynie koszty. Pewnie tym się różnimy. Mam nadzieję, że teraz lepiej pan rozumie pojęcie polonizacji.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo. Jeszcze pan poseł Marchewka chciał zadać pytanie. Pan poseł Aziewicz. Kto jeszcze z państwa posłów?

Podsekretarz stanu w MAP Zbigniew Gryglas:

Przepraszam, panie przewodniczący, jeżeli można, jeszcze pan prezes wyjaśni kwestie pracownicze.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Panie prezesie, bardzo proszę, ale proszę się streszczać.

Wiceprezes p.o. prezesa zarządu ST3 Offshore sp. z o.o. Cezary Krasodomski:

Dziękuję bardzo. Cezary Krasodomski. Dziękuję za zaproszenie. W takim razie pozwolę sobie bardzo krótko odpowiedzieć na pytania wszystkich osób, ale chyba w szczególności pana posła Wieczorka. Jest już firma do obsługi kadrowej. Faktem jest, że cały nasz dział kadr zrezygnował z pracy. Mieliśmy szalone kłopoty ze zleceniem tego firmie zewnętrznej. Na szczęście – lub w naszym przypadku na nieszczęście – rynek pracy jest rynkiem pracobiorcy. Znając naszą sytuację mieliśmy oferty – uznałem za stosowne zwrócić się do kilku firm o odpowiednie oferty – rzędu kilkudziesięciu tysięcy złotych za zatrudnienie jednego pracownika do obsługi kadrowej, kadrowo-płacowej. Jesteśmy w upadłości, więc przekraczało to jakiekolwiek nasze możliwości finansowe.

Mamy dosyć specyficzny system SAP. Jak powiedziałem, cały dział kadr nas opuścił. W związku z tym nikt nie wprowadza żadnej nowej firmy, która wchodzi. Musi sama, trochę na zasadzie błędów, poznać, jak działa system kadrowy, gdzie są przechowywane jakiekolwiek dokumenty, co jest w przysłowiowej prawej szufladzie, a co jest w lewej.

Proszę państwa, istnieje również coś takiego jak RODO, ustawa o ochronie danych osobowych, która niestety, ma na to swój negatywny wpływ i nie pozwala z dnia na dzień zatrudnić czy upoważnić do wglądu w akta – a rzeczy personalne są bardzo ważne – przypadkowych osób. Niemniej dobrą rzeczą jest to, że od ubiegłego tygodnia jest firma, która podjęła się dosyć karkołomnej pracy poznania sama z siebie wszystkich naszych aspektów ERP-owskich, gdyż – jak powiedziałem – nikt jej nie wprowadza. Dokumenty PIT oraz świadectwa pracy będą sukcesywnie wystawiane i wysyłane.

Druga sprawa. Pan poseł powiedział o Państwowej Inspekcji Pracy. Już mamy Państwową Inspekcję Pracy, podobnie jak mieliśmy ją wielokrotnie w ciągu ubiegłego roku. Państwowa Inspekcja Pracy przyszła 31 stycznia. Panowie z inspekcji byli w zeszły czwartek, był to chyba 5 lutego. Będą czternastego, będą dziewiętnastego, będą dwudziestego czwartego. Byli w pokoju kadr, udostępniamy im wszystkie dokumenty, jakie chcą, w pełni współpracujemy, ale sami muszą sobie zorganizować pracę. Tak po prostu jest. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo. Jeszcze pan poseł Marchewka i pan poseł Aziewicz. Mamy jeszcze gości, którzy się spóźnili. Oddamy im głos w sprawach różnych.

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, nawiązał pan w dosyć uszczypliwy sposób do słów pana Rafała Zahorskiego, ponieważ zapytał pan o ukończone uczelnie.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Ja?

Poseł Arkadiusz Marchewka (KO):

Nie, mówię do pana ministra. Nie, nie, panie ministrze, do pana nic takiego nie mówię.

Mówił pan o tym, jakie to należy skończyć uczelnie, żeby mówić o realizacji przedsięwzięcia biznesowego, wiedząc o tym, że są straty. Panie ministrze, jest to pytanie do pana i do waszego rządu. Na jakiej podstawie w 2017 roku podjęto decyzje, wiedząc, że spółka ma zobowiązania w wysokości 50 000 tys. zł? Przez okres dziewięciu miesięcy zaciągnięto kolejne prawie 50 000 tys. zł zobowiązań, wiedząc, że spółka nie ma żadnych gwarancji na spłatę swojego zadłużenia. O czym to świadczy? Świadczy to o tym, że chyba ci, którzy podejmowali takie decyzje, skończyli jakieś uczelnie, o których pan mówi.

Dzisiaj dalej nie usłyszałem odpowiedzi na pytanie, na jakiej podstawie podejmowano decyzje o zakupie 80% udziałów w firmie. Czy przeprowadzono jakąkolwiek analizę? Jak wyglądały np. testy prywatnego inwestora, na które teraz powołuje się Agencja Rozwoju Przemysłu? To jest zasadnicze pytanie, na które chcielibyśmy, żeby pan, panie ministrze, odpowiedział, dlatego że dzisiaj dalej tego nie wiemy. Dalej nie mamy odpowiedzi, co z przyszłością przedsiębiorstwa, co moglibyśmy zakomunikować pracownikom, którzy na pewno śledzą także obrady naszej Komisji. Pewnie podobnie jak my, parlamentarzyści, opinia publiczna chciałaby się dowiedzieć czegoś więcej na temat przyszłości. Jest to kolejne posiedzenie, na którym mówimy o problemach, a ze strony rządu nie słyszymy o żadnych, powtarzam, o żadnych rozwiązaniach. Zero pomysłów. Tak można podsumować to, co pan, panie ministrze, powiedział. Zero pomysłów.

Teraz odniosę się jeszcze do informacji przedstawionych przez pana ministra Gróbarczyka. Panie ministrze, skoro powiedział pan: „mamy pieniądze na projekt, mamy pieniądze na budowę statku", to ile macie pieniędzy na projekt i ile macie pieniędzy na budowę statku? Może pozwoli nam to znaleźć odpowiedź na pytanie, ile przedsięwzięcie to ma kosztować, ponieważ jest to kluczowe. Wszystkim, podkreślam, wszystkim, jak tutaj siedzimy, zależy na tym, żeby polscy armatorzy wymieniali swoją flotę i byli konkurencyjni. Jeżeli jednak przedsięwzięcie to ma być postawione na głowie, ma być przeprowadzone bez rachunku ekonomicznego, bez rzetelnej analizy, która pokaże koszty tego przedsięwzięcia, to może być tak, jak było w sytuacji ST3, że z państwowego worka dosypywano ogromne pieniądze, które zostały, tutaj stawiam cudzysłów, przejedzone na bieżące funkcjonowanie, a dzisiaj jest wielka strata, którą trzeba spłacić.

Chcemy, żeby takie sytuacje więcej się nie powtarzały. Stąd nasze pytania, które są pytaniami dosyć twardo postawionymi, ale w końcu po czterech latach w kontekście zapowiedzianej budowy promu chcielibyśmy usłyszeć, jakie są efekty, jakie są plany. Panie ministrze, my naprawdę już nie kupujemy informacji o tym, że zależy wam na budowie promu i zaraz będziecie budować, ale nie jeden prom, lecz cztery. Projekt nie będzie dla jednego, tylko dla dziesięciu, dla stu promów. Panie ministrze, naprawdę proszę już tego nie mówić, dlatego że naprawdę nie mamy żadnych powodów, żeby w to wierzyć. Jeżeli powiedział pan o tym, że są pieniądze na projekt i na statek, to może pan chociaż zdradzi, ile pan ma tych pieniędzy.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Aziewicz.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, panie ministrze, zacznę od edukacji, ponieważ nie zakładam nikczemności. Panie ministrze, decyzje o likwidacji stoczni w Gdyni i w Szczecinie podjęła Komisja Europejska. Jeżeli chce pan rozmawiać o przeszłości, radzę zwrócić się do swojego kolegi, pana posła Kazimierza Smolińskiego, który wcze-

śniej kierował stocznią w Gdyni. Pewnie dużo wie także były członek rady nadzorczej tejże stoczni, pan Janusz Śniadek.

Jeżeli chodzi o ustawę stoczniową, jeżeli dobrze pamiętam, budził pan wielką nadzieję na skokową zmianę w sektorze, mówiąc o zryczałtowanym podatku od produkcji. Zapewniał nas pan, że jest pan w dobrych relacjach z Komisją Europejską, że na pewno będą zgody na tenże element pomocy publicznej. Według mojej wiedzy do tej pory nie ma pan tych zgód, w związku z czym ustawa nie funkcjonuje. Pan w tej chwili ogranicza się do VAT i mówi to w lekko obraźliwy sposób dla sejmowej Komisji.

Przypominam, że zadałem pytania, które dotyczą Stoczni Marynarki Wojennej, ale także Stoczni Remontowej „Nauta". Pytałem o dystrybucję kontraktów z Ministerstwa Obrony Narodowej. Czy negocjując takie kontrakty, Ministerstwo Obrony Narodowej nie powinno rozsyłać zapytań ofertowych do kilku firm, np. do Stoczni Remontowej „Nauta", w przypadku gdy rzecz dotyczy okrętów? Według mojej wiedzy takiej praktyki nie ma, a myślę, że mogłaby ona bardzo pomóc w minimalizacji kosztów czy odrzucaniu zbędnych wydatków. Jeżeli Polska Grupa Zbrojeniowa rzeczywiście bierze jakąś marżę z tytułu dystrybucji kontraktu, to przecież pieniądze te mogłyby zostać w sektorze i mogłyby się przydać. Na sali nie ma przedstawiciela Ministerstwa Obrony Narodowej, ale rozumiem, że panowie reprezentujecie rząd, wobec czego jesteście w stanie udzielić odpowiedzi na to pytanie.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Hoc.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Ad vocem do wypowiedzi pana posła, że Komisja Europejska zlikwidowała stocznie w Szczecinie i w Gdyni. Tymczasem pragnę przypomnieć, że Komisja Europejska niby zabroniła tego także we Francji i w Niemczech, ale Francja i Niemcy odwołały się do trybunału, a wie pan, dlaczego polski premier, pan Donald Tusk, się nie odwołał. W wystąpieniu pokontrolnym Najwyższej Izby Kontroli było wyraźnie napisane: „bo nie wypadało". Jest takie zdanie: „bo nie wypadało".

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Mogę?

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Skutkiem tego zniszczyliście, jesteście grabarzem polskich stoczni w Szczecinie i w Gdyni. Tymczasem w Niemczech i we Francji wzorowo się odbudowały, zmodernizowały, budowały się nowe. Nie wiedzieć czemu, zaraz po czasie, gdy zlikwidowaliście polskie stocznie, pan premier Donald Tusk dostał najwyższe odznaczenie w Niemczech – nie wiem, czy pan o tym pamięta – odznaczenie Rathenaua, między innymi polakożercy. Dziękuję bardzo.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Mogę wytłumaczyć panu posłowi?

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Panie pośle Aziewicz, ale bardzo krótko, ponieważ dyskusja ta, niestety, jest już obok.

Poseł Tadeusz Aziewicz (KO):

Wątek ten był wielokrotnie tłumaczony. Z zażenowaniem czytam, że pan minister znowu wraca do tego w materiale przygotowanym na posiedzenie Komisji, zresztą zupełnie ni przypiął, ni przyłatał, jeżeli chodzi o główny wątek. Rząd nie odwoływał się od decyzji Komisji Europejskiej, ponieważ nasze stocznie były w takim stanie, że nie przetrwałyby do werdyktu. Ustawa kompensacyjna była lepsza dla pracowników niż niekontrolowana upadłość. Taka była sytuacja po rządach Prawa i Sprawiedliwości w sektorze stoczniowym.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, czy chciałby pan jeszcze odpowiedzieć czy nie?

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Dobrze. Mogę panu powiedzieć konkretną kwotę. Cena promu w zależności od wyposażenia kształtuje się między 100 000 tys. a 200 000 tys. dolarów. W związku z tym cena zostanie ustalona w tym zakresie nie przez ministerstwo, lecz przez armatora, ponieważ to armator będzie musiał to spłacać, dlatego że na tę okoliczność zaciągnie pożyczkę. To armator podpisze umowę na realizację. Jeżeli chodzi o badanie rynku, w tych granicach przedstawia się cena promu ro-pax.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Czy pan minister Gryglas chciałby jeszcze coś uzupełnić?

Podsekretarz stanu w MAP Zbigniew Gryglas:

Tak. Tylko bardzo krótko odpowiem na pytanie pana posła Marchewki. Powiem tak. W tamtej sytuacji taka decyzja była uzasadniona przede wszystkim oczekiwaniem szybkiego zakończenia procesu restrukturyzacji. Miało to trwać dwa–trzy miesiące, nie dwa–trzy lata. To po pierwsze. Po drugie, było uzasadnione wówczas dobrymi perspektywami dla tej branży.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo. Wobec niezgłoszenia wniosków o odrzucenie informacji informacje uważam za przyjęte.

Jeszcze panowie dojechali i zgłaszają się w sprawach różnych. Proszę bardzo.

Członek Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", zastępca przewodniczącego Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" Morskich Służb i Przedsiębiorstw Ratowniczych Marek Witbrot:

Dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, panie ministrze…

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Przedstawiamy się.

Członek Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", zastępca przewodniczącego Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" Morskich Służb i Przedsiębiorstw Ratowniczych Marek Witbrot:

Marek Witbrot, zastępca przewodniczącego Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" Morskich Służb i Przedsiębiorstw Ratowniczych.

Komisja na posiedzeniu 10 stycznia przegłosowała poprawkę dotyczącą zwiększenia środków na wynagrodzenia pracowników Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa o 3500 tys. zł do poziomu 4500 tys. zł kosztem zmniejszenia środków zaplanowanych na organizację wyborów i referendów w 2020 r. Niestety, z tego, co wiemy, poprawka ta upadła na forum Komisji Finansów Publicznych. W związku z tym mam pytanie do pana ministra, czy jest jeszcze jakakolwiek szansa na to, żeby pracownicy Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa otrzymali w tym roku obiecane w sumie 4500 tys. zł na podwyżki.

W zeszłym roku Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa otrzymała 374 tys. zł na rewaloryzację pensji pracowników, jednak pracownicy żadnej podwyżki nie dostali, a pieniądze, że tak powiem, się rozeszły. Jeżeli w tym roku Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa otrzyma jedynie proponowany 1000 tys. zł, co oznacza 6% wzrostu, czyli tyle samo co wszystkie inne jednostki budżetowe, to obawiam się, że dla zwykłych pracowników będzie to oznaczać jedynie symboliczne podwyżki, o ile w ogóle jakiekolwiek.

Nieadekwatne do wykonywanej niebezpiecznej pracy wynagrodzenia już niedługo spowodują problemy ze znalezieniem chętnych do pracy, szczególnie na stanowiskach oficerskich. Kapitanowie, starsi mechanicy już teraz odchodzą na emerytury, ale natychmiast są proszeni o to, żeby nadal pracowali, dlatego że nie ma nowych kandydatów. Do jakiego wieku ci panowie będą w stanie pracować? Czym Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa ma przyciągnąć nowe kadry, czym ma utrzymać obecne? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo. Czy jeszcze ktoś z państwa? Proszę bardzo, pan po lewej.

Sekretarz Komisji Międzyzakładowej NSZZ „Solidarność" Morskich Służb i Przedsiębiorstw Ratowniczych Aleksander Hinc:

Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, Wysoka Komisjo, Aleksander Hinc, Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa, „Solidarność".

Wysoka Komisjo, reprezentuję w pełni profesjonalną służbę. Chciałbym z całą stanowczością podkreślić, że jest to w pełni profesjonalna służba. Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa w Gdyni na tle innych służb w naszym kraju jest bardzo niedofinansowana, jeżeli chodzi o wynagrodzenia. Zarobki za naszą ciężką pracę – przede wszystkim jest to praca bardzo niebezpieczna – w tym momencie są już, panie ministrze, na skraju ludzkiej godności. Pracujemy piętnaście dni w miesiącu. Przez dwadzieścia cztery godziny tak naprawdę jesteśmy do dyspozycji naszych przełożonych. Wynagrodzenia mamy na poziomie… nie chcę tutaj obrażać pracowników hipermarketów, ale mamy mniejsze niż pracownicy hipermarketów w naszym kraju.

Jako przedstawiciel załóg pływających zwracam się do pana ministra o podjęcie radykalnych kroków i zwiększenie środków do obiecanych 4500 tys. zł na wynagrodzenia dla pracowników Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa w Gdyni. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo. Chciałbym, żebyśmy już zamknęli. Bardzo proszę, panie ministrze, oczywiście jeżeli chce pan jeszcze udzielić odpowiedzi.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Oczywiście, że tak. Panie przewodniczący, szanowni państwo, jak sami państwo wiecie, został złożony nasz wniosek, poprawka budżetowa, wniosek do budżetu o podwyżkę o 4500 tys. zł dla SAR. Jak to mówią, piłka jest jeszcze w grze. Mam nadzieję, że uzyskamy te środki.

Nie ma natomiast co ukrywać, że w związku z tym, że SAR zawsze był niedowartościowany i niedofinasowany w zakresie pensji, chcemy zastosować rozwiązanie polegające na zmianach organizacyjnych, czyli włączeniu do urzędów morskich, przy czym zakładam i jeszcze raz panów uspokajam, że w żadnej takiej formie – kierowaliście państwo do mnie pisma – że SAR zostanie zlikwidowany. Absolutnie nie. W ramach struktury urzędów morskich środki na pewno zostaną podniesione, a przede wszystkim wyrównane do poziomu pracowników urzędu morskiego.

Z drugiej strony proszę zwrócić uwagę, że opóźnienia, jeżeli chodzi o podwyżki, ciągną się latami. Budowanie rozwiązania pod kątem przekwalifikowania państwa jako elementu – jeżeli mogę użyć takiego słowa – Straży Granicznej niestety się nie udało. Wtedy w ramach państwa funkcjonowania byłby zagwarantowany stabilny poziom wynagrodzenia. Natomiast w tej sytuacji rozwiązaniem dotyczącym przede wszystkim zabezpieczenia kadrowego, ale również podniesienia państwa płac jest stworzenie dużej formacji właśnie pod jurysdykcją urzędów morskich, które zabezpieczą państwa płace na przyszłość.

Mam nadzieję, że jednak uda się nam wywalczyć podwyżkę, ale sami państwo wiecie, jaka jest sytuacja budżetowa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Marek Sawicki (PSL-Kukiz15):

Dziękuję bardzo. Wobec wyczerpania porządku dziennego posiedzenia zamykam posiedzenie Komisji. Dziękuję.